1720

ALLGEMEINES WÖRTERBUCH DER MARINE

IN ALLEN EUROPÆISCHEN SEESPRACHEN
NEBST VOLLSTÆNDIGEN ERKLÆRUNGEN

VON

JOHANN HINRICH RÖDING

MIT KUPFERN

ZU FINDEN
HAMBURG, BEY LICENTIAT NEMNICH
UND
HALLE, BEY JOHANN JACOB GEBAUER.

MVSEVM
BRITAN
NICVM

ALLGEMEINES

WÖRTERBUCH DER MARINE

VON

JOHANN HINRICH RÖDING.

STAATS
MÜNZ

Erſter Band.

A — K.

Nebſt einer vorangehenden allgemeinen Literatur.

Zu finden

Hamburg, bey Licentiat Nemnich

und

Leipzig, bey Adam Friedrich Böhme.

MVSEVM
BRITAN
NICVM

Hiemit übergebe ich dem Publicum ein Werk, deſſen Ausarbeitung mit zu den mühſamſten gehört, die je unternommen worden ſind. Es begreift eine Erklärung der europäiſchen Seeſprachen und der geſammten Seewiſſenſchaft, eines der wichtigſten und nützlichſten Fächer menſchlicher Kenntniſſe, das unendlich viele Zweige der Gelehrſamkeit in ſich ſchlieſst, und faſt jeder Klaſſe von Gelehrten und Künſtlern noch ein unermeſsliches Feld offen läſst, Fortſchritte zu thun.

Kaum ſollte man es glauben, daſs dieſe ſo ſchätzbare Wiſſenſchaft, welche dem menſchlichen Verſtand ſo viele Ehre macht, die Grundlage von dem blühenden Zuſtande, und der Stärke der europäiſchen Staaten geweſen, und die Menſchen überhaupt näher zuſammen verbunden, und ihnen den Genuſs der entfernteſten Gegenſtände und Bequemlichkeiten verſchafft hat, in Deutſchland noch gänzlich unbearbeitet und öde iſt, und ſich in den übrigen Ländern Europens eben nicht auſſer dem Kreiſe der ſie ausübenden Perſonen erſtreckt.

Ein ſolches Fach nach ſeiner eigenthümlichen Würde vollkommen zu bearbeiten, würde auch bey der ausgebreiteſten Sach- und Sprachkenntniſs nicht einmal von einer Geſellſchaft von Gelehrten zu erwarten ſeyn; noch vielweniger von einem Privatmann, deſſen Aufmerkſamkeit durch mancherley Berufsgeſchäfte getheilt iſt.

Um aber dem Leſer zu zeigen, in wie fern ich nach dem Maaſs meiner Kräfte, nützlich zu werden verſucht habe, halte ich mich verpflichtet, von der Entſtehung und dem Inhalt dieſes Werks ſowohl, als auch von den Hülfsquellen die ich dabey benutzt habe, etwas umſtändlicher zu reden.

Eine unwiderſtehliche Neigung, meine Wiſsbegierde in Sprachen und mathematiſchen Wiſſenſchaften zu befriedigen, bewog mich zuerſt den aſtronomiſchen und mechaniſchen Theil der Seewiſſenſchaft näher kennen zu lernen, doch ohne weitere zweckmäſſige Abſicht, als blos die Fortſchritte, welche die verſchiedenen Europäiſchen Völker darinn gemacht hatten, mit einander vergleichen zu können. Erſt bey genauerer Bekanntſchaft mit den vortreflichen Werken, des Don Jorge Juan, Bouguer und Euler wurde in mir der Wunſch rege, mich von dem Nutzen und der Anwendung ihrer ſo vortreflichen Theorien, zu welchen faſt der höchſte Schwung des menſchlichen Verſtandes erfordert wird, vollkommener zu überzeugen, und ſowohl die Verſchiedenheit der Schiffe, als auch deren Bauart und das ganze Detail, welches die Ausrüſtung und Regierung derſelben betrift, in allen Sprachen genauer kennen zu lernen.

Im Franzöſiſchen waren mir zu dieſer Abſicht die vortreflichen Schriften der Herren Eſcallier, Bourdé de Villehuet, Duhamel, Vial du Clarbois und anderer mehr von unendlichem Nutzen. Allein ich fand gar bald, daſs in den übrigen Sprachen, die engliſche und holländiſche gewiſſermaſſen ausgenommen, Bücher zur Erreichung meines Zwecks bey weitem nicht hinreichten. Ich muſste daher bey Ausländern, die Seeleute von Profeſſion waren, Unterricht ſuchen, und da ich das Glück hatte mit mehrern neapolitaniſchen, venetianiſchen und genueſiſchen Seeofficieren bekannt zu werden, ſo fieng ich zuerſt an, die italieniſchen Seetermini zu ſammlen, wozu mir beſonders die Herren Giraldi, Iſeppo, Zorzi und Capello ungemein behülflich waren. Durch die Erklärung welche ich dieſen einſichtsvollen Männern in ihrer Mutterſprache, von jedem Kunſtwort meiner ſchon ſehr beträchtlichen franzöſiſchen Sammlung machte, erfuhr ich nicht allein die gleichbedeutende Benennung in den italieniſchen Dialekten, ſondern hörte von ihnen manchmal eigene Ausdrücke, wofür mir die gleichbedeutenden in der franzöſiſchen Sprache fehlten, und worüber ich wieder Belehrung bey franzöſiſchen Seeleuten ſuchen muſste.

Bey der ſpaniſchen Sprache, in welcher diejenigen Schriften, die von dem praktiſchen Theil des Seeweſens handeln, äuſſerſt unbedeutend ſind, muſste ich meine Arbeit eben ſo, wie bey der italieniſchen geſchehen war, fortſetzen. Mehrere geſchickte Spanier befriedigten mein Verlangen und unterzogen ſich mit der gröſsten Unverdroſſenheit der mühſamſten Arbeit. Es werden mir unter dieſen inſonderheit die Namen des Antonio de Flores und Antonio de Saldertun, beydes Leute von den ausgebreiteſten praktiſchen Kenntniſſen des Seeweſens, jederzeit ſchätzbar ſeyn.

Was

Was mir im Däniſchen und Schwediſchen fehlte, ergänzte ich auf eben die Weiſe durch den mündlichen Unterricht der Herren Wille Högneſon und Lars Fink. Ueberdem ſind mir in der ſpaniſchen Sprache ſowohl als in der däniſchen Abſchriften von verſchiedenen ſchätzbaren und zu dieſer Arbeit dienenden Manuſcripten, von angeſehenen Männern mitgetheilt worden.

In der engliſchen und holländiſchen Sprache habe ich ebenfalls die mehrſten Kunſtausdrücke erfragen müſſen, weil die in denſelben vorhandenen Schriften bey weitem keine vollſtändige Terminologie der Marine enthalten.

Was die portugieſiſche Sprache anbetrift, ſo würde ich auch nicht einmal im Stande geweſen ſeyn, nur eine mittelmäſſig vollſtändige Arbeit zu liefern, weil ich wenig Gelegenheit gehabt habe, geſchickte Seeofficiere von dieſer Nation kennen zu lernen. Allein durch die beſondere Gefälligkeit verſchiedener angeſehener Freunde wurde mir alles, was zu meiner Arbeit fehlte, durch Manuſcripte und Zeichnungen aus Portugall ſelbſt herbeygeſchafft.

Da ich auf ſolche Weiſe, und durch ſolchen wichtigen Beyſtand, in den ausländiſchen Sprachen mir die genaueſte Kenntniſs des Seeweſens erworben, alles bis auf die geringſten Kleinigkeiten ſelbſt geſehen und unterſucht hatte, ſo war es mir ein Leichtes, durch mündlichen Unterricht auch die Seetermini der deutſchen Sprache zuſammlen, welche durchaus noch in keinem Buche vorhanden ſind.

In dem Hauptwerke iſt die deutſche Sprache zum Grunde gelegt, und bey jedem Kunſtwort befindet ſich ein gleichbedeutender Ausdruck, in der Holländiſchen, Däniſchen, Schwediſchen, Engliſchen, Franzöſiſchen, Italieniſchen, Spaniſchen und Portugieſiſchen Sprache; auch iſt das Genueſiſche, Neapolitaniſche, Venetianiſche und andere Italieniſche Dialekte angeführt, wenn ſie nämlich vom eigentlichen Italieniſchen oder Toſcaniſchen abweichen. Ich würde auch das Ruſſiſche hinzugefügt haben, allein, da meine Sammlung von Kunſtwörtern in dieſer Sprache nur einen mittelmäſſigen Grad der Vollſtändigkeit hat, und ich daher nicht im Stande geweſen ſeyn würde, bey jedem Wort, oder bey jeder Redensart ein gleichbedeutendes Ruſſiſches anzuführen, wie es jederzeit in den übrigen Sprachen geſchehen iſt, ſo ſchien es mir gleichförmiger zu ſeyn, lieber gar nichts, als etwas Unvollkommenes und Mangelhaftes zu liefern. In der ruſſiſchen Sprache ſind überdem die holländiſchen Seetermini allgemein aufgenommen worden, und blos nach der Ruſſiſchen Mundart etwas umgeformt. Daſs es einem Ausländer ſehr ſchwer fällt, ſolche ungebildete Kunſtwörter und Redensarten zu ordnen und anzuwenden, bedarf keines Beweiſes. Demungeachtet werde ich am Ende des Werks den Ruſſiſchen Index ſo vollſtändig als es mir möglich ſeyn wird, als einen Anhang liefern. Ich laſſe alsdann gerne über mich ergehen, was die Puriſten der Ruſſiſchen Sprache für Rechtens erkennen, und hiezu verſtehe ich mich auch, in Anſehung der Deutſchen, Däniſchen und

Schwe-

Schwediſchen, als in welchen die Seeſprache ebenfalls keiner gewiſſen Syntax unterworfen iſt, da ſie noch nicht in Büchern aufgenommen worden.

Die Kunſtwörter der alten Sprachen, inſonderheit die griechiſchen und lateiniſchen ſind unter dem deutſchen Alphabet des Hauptwerkes mit begriffen. Die Erklärung derſelben iſt aber nur allein Deutſch, weil in den übrigen lebenden Europäiſchen Seeſprachen kein gleichbedeutender Ausdruck dafür vorhanden iſt, und die ganze Deutſche Erklärung hätte überſetzt werden müſſen, wodurch das Werk unnöthiger Weiſe wäre vergröſſert worden.

In der bey jedem Worte befindlichen Erklärung habe ich mich bemühet, mich ſo deutlich und verſtändlich auszudrücken, daſs auch jeder der nicht Seemann iſt, die Sache wird verſtehen können.

Damit dieſes Werk zu gleicher Zeit auch als Lehrbuch angeſehen werden kann, ſo ſind unter jedem Hauptartikel alle die dazu gehörenden Redensarten zuſammengebracht, und der Unterſchied der bey den Europäiſchen Nationen in einem oder andern Fache Statt findet, angezeigt. So enthält, z. B. der Artikel Ablaufen, die, bey jeder Nation, verſchiedene Art und Weiſe, ein neugebautes Schiff ins Waſſer zu bringen. Eben ſo findet man unter Anker nicht allein alle Methoden ein Schiff vor Anker zu legen, ſondern auch alles was mit dieſem Artikel in Verbindung ſteht. Unter Admiral die verſchiedenen Stuffen der Admiralitätswürde bey allen Europäiſchen Seeſtaaten, ſowohl der alten, als auch der jetzigen Völker. Der Artikel Schiffbau, wird alles das enthalten, was zum ganzen Bau eines Schiffs erfordert wird, und wie die Stücke deſſelben vom erſten bis zum letzten aufgeſetzt und mit einander verbunden werden, auch worinn der Unterſchied beſteht, der in Anſehung deſſen bey den verſchiedenen Nationen Statt findet. Doch wird hiebey erfordert, daſs man jedes einzelne Kunſtwort an ſeiner gehörigen Stelle, entweder in dem Hauptwerk oder auch in einem von den Indices der dazu gehörigen Sprache nachſchlägt, um daſelbſt eine vollſtändige Erklärung deſſelben zu finden und zugleich auch kennen zu lernen, worinn die verſchiedenen Europäiſchen Nationen in Anſehung der Verbindung und Zuſammenfügung einzelner Theile von einander abweichen.

Ich habe mich inſonderheit bemühet, nichts zu vergeſſen, was den Bau der verſchiedenen Kriegs- und Kauffahrtheyſchiffe betrift, deren Ausrüſtung, Auftakelung, und allem was zur Regierung und Beſteurung derſelben erfordert wird. Auch habe ich weitläuftig von der Seetaktik, Schiffsartillerie und überhaupt von allem was zum Seekriege dient, geredet, und auch die mit der Seewiſſenſchaft verwandten Künſte, als Reepſchlägerkunſt, Segelmacherkunſt, Blockdreherkunſt &c. aufs deutlichſte und vollſtändigſte zu beſchreiben geſucht.

Der

Der Aſtronom wird nicht allein unter denen, zur Schiffsaſtronomie gehörigen Artikeln die mannigfaltigen Entdeckungen kennen lernen, die in den neuern Jahren bey verſchiedenen Völkern, in dieſer Kunſt gemacht worden, ſondern auch durch die, dieſem Werke vorangeſchickte Literatur in den Stand geſetzt ſeyn, die ältern damit zu vergleichen, und durch die Ueberſicht aller in dieſem Fach vorhandenen Schriften vielleicht manches zur Vervollkommnung der Schiffskunſt beytragen können.

Der Mechaniker wird die Anwendung einer neuen Rechnungsmethode finden da man nämlich unzählige Verſuche zum Grunde legt nnd den Widerſtand im Waſſer, die Bewegung des Schiffs nnd andere dazu gehörige Aufgaben durch Näherungsformeln ſucht, und nicht durch angenommene Theorien, wie bisher geſchehen iſt, und wovon die mehrſten aus Mangel an Uebereinſtimmung mit der Erfahrung zu den Verirrungen des menſchlichen Verſtandes gerechnet zu werden verdienen.

Dem Alterthumsforſcher und Etymologen wird die Vergleichung der alten Sprachen mit der Seeſprache die auf Galeeren und lateiniſchen Fahrzeugen in der Mittelländiſchen See Statt findet, und die ſich ſo ſehr von der gewöhnlichen Seeſprache unterſcheidet, zum Führer dienen, um von der Schiffskunſt der Alten richtiger urtheilen zu können.

Eine allgemeine Literatur der Marine habe ich vorangehen laſſen, theils um den Leſern zu zeigen, daſs nichts zur Vervollkommnung dieſes Werks vernachläſſigt iſt, und alle mögliche Hülfsquellen dabey benutzt ſind, theils aber auch jeder Klaſſe von Gelehrten und Literaturfreunden eine vollſtändige Ueberſicht aller in Europa vorhandenen, gedruckten und ungedruckten Schriften über die Seewiſſenſchaft zu geben, und in dieſer Abſicht habe ich auch die vom Seehandel, von Aſſecuranzen und Seerechten handelnden Werke mit aufgenommen, doch hielt ich es nicht der Mühe werth, alle zu dieſem Fach gehörende Juriſtiſche Diſſertationen und Diſputationen anzuführen, weil die mehrſten davon äuſſerſt unbedeutend ſind. Das angehängte Sach- und Namen-Regiſter wird dieſe Literatur zum Gebrauch äuſſerſt bequem machen.

Die am Ende dieſes Werks befindlichen Indices, machen es dem Ausländer eben ſo intereſſant als dem Deutſchen ſelbſt. Er braucht nur in irgend einer Sprache ein Kunſtwort zu kennen, um im Hauptwerk die gleichbedeutenden in allen übrigen Sprachen mit der vollſtändigſten Erklärung vor Augen zu haben.

Die Zahl der zur Erläuterung des Textes dienenden Figuren wird ungefähr 800 ſeyn, welche höchſtens 60 Kupferplatten in 4to ausmachen. Sie ſind insgeſammt mit der erforderlichen Sachkenntniſs und mit dem gröſsten Fleiſs gezeichnet und ſollen mit eben ſo vieler Schönheit und Genauigkeit geſtochen werden. Ohne Figuren

guren würde ein ſolches Werk auch ſelbſt bey der deutlichſten Erklärung kaum zu gebrauchen ſeyn, welche Schwierigkeiten würden z. B. erfordert, die mannigfaltigen Knoten, Stiche, Schläge und Spliſſungen des Tauwerks, deren es mehr als hundert Arten giebt, zu beſchreiben. Nur der bloſſe Anblick einer Figur iſt hinreichend, Jedem eine deutliche Idee davon zu machen und die Koſten der Figuren werden völlig durch die Beſparung des Textes wieder erſetzt.

Diejenigen Druckfehler, welche bey der dritten Correctur allenfalls noch ſtehen geblieben ſind, ſollen am Ende des Werks gehörig angezeigt werden.

Wenn dieſe in jedem Betracht neue und in ihrer Art einzige Arbeit mit Beyfall aufgenommen, und weſentlicher Nutzen dadurch bewirkt wird, ſo habe ich meine Abſicht und das Ziel meiner Wünſche vollkommen erreicht.

Röding.

Verzeichniſs

im

der Beförderer und Intereſſenten

des Catholicon.

Altenburg.

Die Literariſche Geſellſchaft.

Altona.

Hr. Juſtizrath Lawätz.
Hr. Etatsrath von Schirach.

Anhalt-Zerbſt.

Hr. Geheime Rath Tiemen.

Anſpach.

Sr. Excel. Graf von Platen & Hallermundt.

Aurich.

Hr. Doden, für die Oſtfrieſiſche Geſellſchaft.
Hr. Winter.

Baſel.

Hr. Buchhändl. Schweighäuſer.

Berenburg.

Prinz Friedrich von Anhalt-Schaumburg-Berenburg.

Berlin.

Hr. von Alopeus.
Hr. Doctor Bieſter.
Hr. Buchhändl. La Garde.
Die Geſellſchaft Naturforſchender Freunde.
Hr. Buchhändl. Maurer.
Hr. Friedrich Wilhelm, Reichs-Graf von Milkau.
Hr. Buchhändl. Nicolai.
Hr. Buchhändl. Pauli.
Die Königl. Preuſsiſ. Seehandlungs-Societät.
Hr. Buchhändl. Vieweg. ſen.

Bern.

Hr. Buchhändl. Haller.

Hr. Sturler von Landshut, Sohn, Alter Mitglied des groſſen Raths zu Bern.

Hr. Notarius Strehl.

Bilin.

Hr. D. Franz Ambroſius Reuſs.

Biſtritz in Siebenbürgen.

Hr. Baron Jean von Caliſch & Kis-Birotz.

S. Blaſien auf dem Schwarzwalde.

Hr. Abt Gerbert.

Hr. Buchdrucker Rottmann.

Blieskaſtel.

Sr. des Herrn Reichsgrafen von der Leyen, Erlaucht.

Bonn.

Die Leſegeſellſchaft

Sr. Excel. Hr. Conferenz-Miniſter Freyherr von Spiegel zum Dieſenberg.

Bothkamp.

Hr. Heinrich von Rumohr auf Bothkamp.

Braunſchweig.

Hr. Hofrath Eſchenburg.

Die Schulbuchhandlung.

Bremen.

Hr. Domprediger Nicolai.

Hr. Hinr. von Lengerke.

Breslau.

Hr. Buchhändl. Gutſch.

Hr. Buchhändl. Korn, ſen.

Hr. Buchhändl. Korn, jun.

Calbe an der Saal.

Hr. Paſtor Johann Fried. Aug. Kinderling.

Carlſtadt am Mayn.

Hr. Franz Joſeph Linden.

Caſſel.

Hr. J. J. Cramers Erben.

Hr. Oberkammerherr und Kriegs-Rath von Jasmund.

Clausthal.

Hr. Paſtor Köppel.

Copenhagen.

Zwey Anonymi.

Hr. Buchhändl. Proft.

Corbach. im Waldeckiſchen.

Hr. Hofgerichts-Secretair Kramer.

Danzig.

Hr. Buchhändl. Troſchel.

Dresden.

Sr. Durchl. Friedrich Auguſt III., Kurfürſt von Sachſen &c. &c.

Hr. Hofrath Adelung, Biblioth. der Kurfürſtl. Bibliothek.

Drontheim.

Hr. Graf von Schmettau.

Duisburg.

Hr. Buchhändl. Helwing.

Elbing.

Die Bibl. des Gymnaſiums.

Erlangen.

Die Univerſitäts Bibliothek.

Hr. Hofkammerrath von Viſchbach.

Erbach-Schönberg.

Sr. Erlaucht Guſtav Reichsgraf und Königl. Franz. Obriſt. von Royal Zweybrück und des Marmilit O. R.

Erfurth.

Hr. Candidat Maeller, jun.

Hr. Buchhändl. Keyſer.

Frankfurth am Mayn.

Hr. Buchhändl. Andreae.

Die Eiſenbergiſche Buchhandlung.

Hr. Buchhändl. Fleiſcher.

Hr. Buchhändl. Gebhardt und Koerber.

Die Hermanniſche Buchhandlung.

Hr. Buchhändl. Varrentrapp und Wenner.

Glückſtadt.

Hr. Etatsrath von Saldern.

Gotha.

Sr. Durchl. Ernſt Ludwig, Herzog von Sachſen-Gotha und Altenburg.

Ihre Durchl. Maria Charlotte Amalia, Herzogin von Sachſen-Gotha und Altenburg.

Sr. Durchl. Aemil. Leopold Aug., Erbprinz von Sachſen-Gotha und Altenburg.

Die Herzogl. Bibl. auf Friedenſtein,

Hr. Rath Andrae.

Hr. Bechſtein.

Hr. Rath. Becker.

Fräul. von Frankenberg.

Hr. Cammerjunker Grat von Saliſch.

Hr. Kriegs-Actuarius Schenk.

Die Expedition der Deutſchen-Zeitung.

Göttingen.

Die Göttingiſche Bibliothek.

Görlitz.

Hr. Doctor Anton.

Die öffentliche Bibliothek.

Grätz.

Hr. Baron von Ottenfels-Gschwind, K. K. wirkl. Kämmerer und Gubernialrath.

Hr. Baron Chriſtoph von Schwitzen, K. K. Gubernialrath und Kraishauptmann.

Hr. von Peval. K. K. J. Oe. Staats-Güter Adminiſtrator.

Hr. von Koenig beyder Rechte Doctor.

Hr. Anton Gattola.

Hr. Buchhändl. Simon.

Greifswalde.

Raths-Herr Pogge.

Haag.

Sr. Durchl. Wilhelm V., Prinz von Oranien, Erbſtatthalter, Admiral- und General-Capitain der ſieben vereinigt. Provinzen &c.

Hagensdorf.

Hr. Joſeph Werſak, Rentmeiſter auf den Martinitiſchen Herrſchaften.

Halle.

Hr. Candidat Deutſch.

Hr. M. Maas.

Hamburg.

Hamburgiſche Geſellſchaft zur Beförderung der Künſte und nützlichen Gewerbe.

Hamburgiſche Commerz-Deputation.

Hamburgiſche Stadt-Bibliothek.

Herr Doctor Abendroth.

Hr. Buchhändl. Bachmann & Gundermann.

Hr. Doctor Bartels.

Hr. Doctor Beckmann.

Hr. Nic. Bernegau.

Hr. Buchhändl. Bohn.

Hr. Paſtor Brake.

Hr. H. C. Brandt.

Hr. Joh. Nic. Buſch.

Hr. Guillaume Clamer.

Hr. William Collins.

Hr. Burgemeiſter L. M. Dörner.

Hr. M. von Drateln.

Hr. Joh. Fr. Dunker.

Hr. Profeſſor Ebeling.

Hr. Enderes.

Hr. Buchhändl. Fauche.

Hr. Joh. Gabe.
Hr. Gaedechens.
Hr. Licentiat Gerſte.
Hr. Dr. und Pr. Gieſeke.
Hr. T. H. Goverts.
Hr. Admiralitäts Regiſtrator Hartmann.
Hr. Joh. Peter Haſe.
Hr. Hector.
Hr. Senator Heiſe.
Hr. Jencquel.
Hr. Juſtus.
Hr. Gerhard Karsdorp.
Hr. Mathias Kleſeker.
Hr. Hermann Hin. Klink.
Hr. Cand. Knauth.
Hr. Diſpacheur Lienau.
Hr. Senator Lienau.
Hr. Joh. Nic. Lüdemann.
Hr. Doctor Luis.
Hr. Notarius Luis.
Hr. Abrah. Meldola Not. und Translateur.
Hr. J. H. Meyer.
Hr. J. E. Münſter.
Hr. Georg Friedrich Muſtoph.
Hr. Neckelmann.
Hr. Johann Nonnen, von Liverpool.
Hr. John Parish.
Hr. G. Parish.
Hr. Prof. Pitiscus.
Hr. Licentiat Prinshauſen.
Madame Rahuſen, geb. Rooſen.
Hr. Jacob Rahuſen.
Hr. Gabriel Rahuſen.
Hr. Doctor Reimarus.
Hr. Buchhändl. Remnant.
Hr. Abraham Rooſen.
Hr. Berend Rooſen.
Hr. Hermann Rooſen.
Hr. Rudolph.
Hr. Ruprecht.
Hr. Doctor Rücker.
Hr. J. H. Schmeichel.
Hr. Schauſpiel-Director Schröder.
Hr. Joh. Wilh. Schütze, D. R. B.
Hr. Kanzeley-Secretair Schütze.
Hr. Johannes Schuback, Chargé d'Affaires und General Conſul des Portugieſiſchen Hofes im ganzen Niederſächſiſchen Kreiſe.
Hr. J. Schuback, jun.
Hr. Arnold Schuback.
Hr. Schulte.
Hr. Burgemeiſter von Sienen.
Hr. Siveking.
Hr. Carl Hermann Soltau.
Hr. Senator von Sprekelſen.
Hr. Steinfurth.
Hr. Doctor Jacob Chriſtian Vogel.
Hr. L. de Voſs.
Hr. L. Weſtphalen.
Hr. Licentiat Wittenberg.
Hr. Zieſe.

Hameln.

Hr. Berg-Commiſſarius Weſtrumb.

Hannover.

Die Helwingſche Buchhandlung.

Heidelberg.

Hr. Univerſ. Buchhändl. Pfähler.

Helmſtädt.

Die Bibliothek daſelbſt.
Hr. Buchändl. Fleckeiſen.

Heſſen-Darmſtadt.

Sr. Durchl. Ludwig Georg Carl, Prinz und Landgraf.

Holſtein-Auguſtenburg.

Sr. Durchl. Friedrich Chriſtian, Erbprinz &c.

Hoyesbüttel.

Hr. Major von Guſtädt, Erbherr auf Hoyesbüttel.

Huſum.

Die Bibliothek daſelbſt.

Katſcher.

Katſcher.

Hr. P. Wokka, Dechant und Erzbiſchöflicher Commiſſarius.

Kempten.

Hr. Buchhändl. Koeſel.

Kiel.

Die Akademiſche Buchhandlung.
Hr. Geheime Rath und Ober-Präſident von Schack.

Königsberg.

Hr. Buchhändl. Nicolovius.
Hr. Auditeur Zick.
Hr. Lieutenant Graf von Bernſtorf.

Leipzig.

Hr. Superior Ignatius Spalt.
Die Univerſitäts Bibliothek.
Die Cruſiſche Buchhandlung.
Die Dykſche Buchhandlung.
Hr. Buchhändl. Köhler.
Hr. Buchhändl. Sommer.
Die Gräfiſche Buchhandlung.

Liegnitz.

Hr. Buchhändl. Siegert.

Lindau am Bodenſee.

Hr. M. J. Gottlieb Lorentz Sembeck.

Liſſabon.

O Exmo. Snr. Marquez de Caſtello-melhor.
Hr. D. H. Overmann.
Hr. E. A. Bieſter.
Hr. Joh. Illius.
Hr. Bromley Illius.
Hr. Friederich Ficke.
Hr. Joh. Hinr. Metzener.
Hr. Joh. Frizoni.

London.

Hr. Herbert Marſh, Mitglied des Stifts des heil. Joh. zu Cambridge.
Hr. Buchhändl. John Sewel.

Lübeck.

Hr. Superintendent Schinmeyer.

Lüneburg.

Hr. Prätor Pauli.

Magdeburg.

Hr. Buchhändl. Scheidhauer.

Manheim.

Hr. Buchhändl. Schwan.

Meiningen.

Hr. Rath Reinwald.

Memmingen.

Hr. Buchhändl. Seiler,

Oels.

Hr. Conrector Günther.

Oldenburg.

Hr. Landvoigt von Brandenſtein.

Olmütz

Die Bibliothek daſelbſt.

Paſewalek.

Hr. General-Lieutenant Graf von Kalkreuth.

Peſt.

Dominus Nobilis de Némes.

Dominus

Dominus L Baro Gabriel de Pronay.
Regia Univerſitatis Peſtienſis Bibliotheca.
Hr. Buchhändl. Stahel und Kilian.

St. Petersburg.

Hr. Shairps.
Hr. Profeſſor Wolke.

Pirna.

Hr. J. G. Hoyer Churfürſtl. Sächſ. Pontonnier-Premier-Lreutenant.

Prag.

Sr. Hochwürden Gnaden Hr. Anton Jacob Suchaneck, Groſsmeiſter des Ritterl. Kreuz-Ordens mit dem rothen Stern.
Hr. Buchhändl. Widtmann.

Prunshaus.

Hr. Heilmann.

Radebor.

Hr. Feldprediger Schliepſtein.

Regensburg.

Hr. Geheime Rath Graf von Weſterhold.

Reval.

Hr. Buchbinder Boldt.
Hr. Rath und Oberland-Gerichts-Aſſeſſor Reimers.
Hr. Profeſſor Wehrmann.

Riga.

Hr. Buchhändl. Hartknoch.

Rosdorf.

Hr. Rath und Kammer-Präſident von Weghmer.

Roſtock.

Hr. Buchhändl. Koppe.

Rotterdam.

Hr. P. Weiland, Leeraer in de Remonſtrantſche Gemeende.

Salzburg.

Sr. Hochfürſtl. Gnaden Hieronimus, Erzbiſchof von Salzburg.
Die Meyeriſche Buchhandlung.

Salzungen.

Hr. Doctor Sulzberger.
Hr. Johann Friederich Chriſtian Sulzberger.

Schwarzenbeck.

Hr. Oberförſter Bornemann.

Schwerin.

Hr. Kammer-Secretair Faull.
Hr. Hofrath Livonius, jun.
Hr. Kammerherr Obriſt-Lieutenant Friedrich Wilhelm v. Lützow, Gouverneur bey dem Durchlauch. Erbprinzen von Mecklenburg-Schwerin.

Sonderburg.

Hr. Dietz.

Stendal.

Hr. Buchhändl. Franzen.

Stettin.

Die Bibliothek des Gymnaſiums.

Stralſund.

Hr. Kanzler von Engelbrechten.
Die Raths-Bibliothek.

Stuttgard.

Stuttgard.

Sr. Durchl. Carl Eugen, Herzog von Würtemberg-Stuttgard.

Ihre Durchl. Francisca, Herzogin &c.

Hr. Buchhändl. Ehrhardt & Loeflund.

Tremsbüttel.

Hr. Graf von Stollberg.

Tübingen.

Hr. Buchhändl. Cotta.

Ulm.

Die Stettinſche Buchhandlung.

Wallerſtein.

Sr. des regierenden Hrn. Fürſten zu Oettingen-Wallerſtein Hochfürſtl. Durchl.

Weimar.

Die Herzogliche Bibliothek.

Weiſſenfels.

Hr. Buchhändl. Severin.

Werningerode.

Hr. Bibl. Benzler.

Wezlar.

Hr. Reichs-Gerichts-Procurator Hofrath und Licentiat Abel.

Hr. Geheimerath Hoffmann.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beyſitzer Freyherr Maurer von Kronegg.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beyſitzer von Neurath.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beyſitzer Freyherr von Riedeſel.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beyſitzer Reichs-Graf Spauer.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Beyſitzer Steigenteſch.

Hr. Reichs-Kammergerichts-Procurator, Hofrath und Doctor Tils.

Hr. Geheimerath Freyherr von Weinbach.

Hr. Kanzley-Kopiſt Klöckner.

Wittenberg.

Hr. Profeſſor Schröck.

Wolfenbüttel.

Die Herzogliche Bibliothek.

Wolgaſt.

Hr. Rector Koſe.

Zelle.

Die Kirchen-Bibliothek.

Die Tribunal-Bibliothek.

Zichtau in der Altmark.

Hr. Kapitain von Avensleben.

Zittau.

Die Raths-Bibliothek.

Zürich.

Hr. Buchhändl. Ziegler & Söhne.

Hr. Doctor Med. & Chir. J. H. Römer.

Zweybrück.

Hr. Joh. Georg Seyler.

Von

Von folgenden Herren haben wir den Wohnort nicht erfahren können:

Hr. Abraham Gottlieb Penſel.

Hr. P. Ignatius Haberlin.

Das Intereſſenten-Verzeichniſs wird in den folgenden Bänden fortgeſetzt.

ALLGEMEINE LITERATUR

der Marine.

1484.

Alonſo Sancho de Guelva Andaluz Compendio del Arte de Navegar.

Ein höchſt ſeltenes Werk, welches ich blos in ältern ſpaniſchen Schriften angeführt gefunden habe.

1499.

L. Bayfius de Re Navali veterum &c. cum fig. Lut. Eine andere Ausgabe iſt vom Jahr 1554.

1502.

Wurde zu Barcelona das berühmte *Conſulado del Mar* in cataloniſcher Sprache gedruckt, und zwar unter dem Titnl: *Leys e Ordinacions de Actes maritims mercantivals.* Eine beſſere Ausgabe aber kam 1529 ebenfalls zu Barcelona heraus.

In franzöſiſcher Sprache lieſs es *Franciſco Mayſson* zu Marſeille 1577 in 4to. drucken. 1635 kam es aufs neue zu Aix heraus. Auch findet man daſſelbe in *Steph. Clairac Us & coutumes de la mer. Bourdeaux* 1661. 4to. und *Rouen* 1671. 4to.

Zu Venedig wurde es 1549 aus dem Spaniſchen ins Italieniſche überſetzt. Andere italieniſche Ausgaben ſind vom Jahr 1566. 1576. 1584. 1599. 1612. 1637. 1736. und 1737., welche letztere die bekannte Ausgabe des *Caſaregi* iſt; ſie führt den Titel: *Il conſolato del mare colla ſpiegazione di Giuſeppe Maria Caſaregi Auditore della Rota Fiorentina e Conſigliere di giuſtizia del Sereniſſ. Granduca Coſimo Terzo. In queſta prima Veneta Impreſſione oltre tutto che s'attrova nell'Edizione di Firenza e di Lucca aggiuntovi molte Leggi della Sereniſſima Republica di Venezia attinenti alla materia. Con il Portolano del Mare D'Alviſe da Moſto Nobilo Veneto. Venezia* 1637. *Per Franceſco Piacentini.* 1788 wurde dieſe Ausgabe zu Baſſano verbeſſert und vermehrt wieder aufgelegt; ſie führt denſelben Titel, auſſer daſs noch hinzugefügt iſt: *In queſta nuova impreſſione ricoretto dagli errori delle precedenti edizioni, accreſciuto di note a ciaſcun capitolo de'Conſolati di Barcellona, Venezia, e Genova, ed arrichito per la prima volta di Citazioni, di Autorità, e Deciſioni moderne. Baſſano* 4to. Es ſind aber viele Druckfehler darin. Eine deutſche Ueberſetzung des Conſulats findet man in *J. A. Engelbrechts corpus juris nautici. Lübeck* 1790.

Zu Leiden hat es 1704 Herr *Abraham Weſterveen* in italieniſcher und holländiſcher Sprache herausgegeben, und noch 37 Artikel aus dem cataloniſchen Original hinzugefügt, unter dem Titel: *Ordinacions de tot vexell qui armara per anar en cors e de tota armada ques faca per mar.* Eben dieſer *Weſterveen* hat auch in ſeinem Bericht an den Leſer vor dem angeführten Buche die Meynungen anderer Gelehrten von dieſer Sammlung Seegeſetze angeführet. 1723 wurde es abermals zu Amſterdam gedruckt. Es ſind dieſe Seerechte ſo alt, daſs ſie ſchon im Jahr 1075 zu Rom, 1111 zu Ocri in Calabrien, 1112 auf der Inſel Majorca, 1118 zu Piſa, und 1162 zu Marſeille und in mehrern Städten für gültig erkannt wurden.

1505.

Wurde zu Kopenhagen das wisbyſche Seerecht in altdeutſcher Sprache gedruckt. Die Ueberſetzungen davon in fremden Sprachen ſind folgende:

1. Die Däniſche zu Kopenhagen, 1545. in 8vo.

2. Die Schwediſche, von *Michael Agricola*, vom Jahr 1549, und von *Johann Hadorph*, unter dem Titel: *Then gambla Wisby Sjö Rätt. Stockholm* 1689. *Fol.* In demſelben Bande befindet ſich auch *Wisby Stadt Lag på Gotland.*

3. Die Engliſche vom J. 1536, London. Es befindet ſich auch dieſe in dem *General treatiſe of the dominion of the ſea as also a compleat Body of the ſea laws. London*, zu verſchiedenen Zeiten ohne Jahrzahl gedruckt. Eine Ausgabe davon iſt vom Jahr 1705 in 4to.

4. Die Holländiſche, unter dem Titel: *Dat gotlanſche Waterrecht, gedrucket to Kopenhauen anno* 1505, *nagedrucket to Kopenhauen* 1550 *in 8v.* Eine andere, welche 1635, 1645, 1663, 1664, 1698, 1710 und 1740 zu Amſterdam, wie auch

1646 zu Harlem und 1664 zu Middelburg, gedruckt worden, führt den Titel: *Boeck der Zee-Rechten inhoudende dat hoochſte ende oudſte Gotlantſche Waterrecht, dat de gemeene Kooplieden ende Schippers geordineert ende gemaeckt hebben tot Wisby*, wobey noch einige andere holländiſche Ueberſetzungen europäiſcher Seerechte befindlich ſind, z. E. *De Zee-Rechten, gemaeckt by Keyſer Karel, als mede die ghemaeckt zyn ten tyde van Coninck Philippus de derde &c. de Schips-Rechten gemaeckt by de Oude Hanze-Steden. Als mede de Inſtructie ende ordonnantie voor de Commiſſariſſen van de Zee-ſaecken t'Amſtelredam &c. op Nieuw vermeerdert ende verbetert.*

5. Die Franzöſiſche, vom Jahr 1597. Dieſe befindet ſich auch in *Steph. Clairac Us & Coutumes de la mer avec des commentaires & avec un traité des termes de Marine &c. contenants entre autres:* 1. *Roole de jugement d'Oleron de l'année* 1266. 2. *Ordonnance que les marchands & maitres de navire arreſterent jadis en la ville de Wisbuy de l'année* 1597. 3. *Ordonnances & réglemens de la Honze Theutonique ténues à Lubec* 1597. *Bourd.* 4*to.* 1661 und *Rouen* 1671. *in* 4*to.*

Auſſer der ſchon angeführten deutſchen Ausgabe iſt noch eine andere zu Harlingen 1646 herausgekommen. Ebenfals findet man eine deutſche Ueberſetzung in *J. A. Engelbrecht Corpus iuris nautici. Lübeck* 1790.

Das wisbyſche Seerecht wird nach dem rhodiſchen für das älteſte gehalten. Leibniz meldet, daſs ſchon die Privilegien, welche Wisby vom Kaiſer Lotharius, und nachher 1163 von Heinrich dem Löwen, wie auch vom Grafen Johannes und Gerard von Holſtein erhalten, Beſtätigungen dieſes Seerechts enthalten haben, welches auch aus der Vorrede der wisbyſchen Geſetze hinlänglich erhellet. Das Alterthum deſſelben wird aber dadurch ſehr verdächtig, weil darin verſchiedener nordholländiſcher Oerter und Häfen Erwähnung geſchiehet, die damals noch nicht vorhanden waren, z. E. das Vlie und Marsdiep; da es doch bekannt iſt, daſs das Gat oder der Texel erſt im Jahr 1400 durchgebrochen iſt: auch iſt bis jezt noch kein Original in gothiſcher oder altſchwediſcher Sprache bekannt, noch weniger iſt eine Ausgabe vorhanden, in welcher die Namen der nordholländiſchen Oerter und Häfen nicht befindlich wären, welches ſonſt der Sache einen Ausſchlag geben könnte.

1508.

Laur. Frieß Unterweiſung und Auslegungen der Charta Marina oder der Meerkarten, mit Figuren. Folio. Nürnberg.

1514.

Joh. Regiomontani Epiſtola ad Beſſariorem de Meteoroſcopio.

(Dieſes iſt die letzte Schrift, welche ſich in der Sammlung über die Geographie des Ptolomäus befindet, die 1514 zu Nürnberg gedruckt worden.)

Joh. Werneri Libri V. de Conſtructione & utilitatibus meteoroſcopiorum.

In dieſen beyden Schriften, wovon die letztere noch ungedruckt iſt, wird der ſogenannte Jacobsſtab beſchrieben, und als ein nützliches Werkzeug empfohlen, die Weite zwiſchen dem Mond und einem Stern zu beobachten, um dadurch die Longitudo zu berechnen.

1523.

In dieſem Jahr wurden zu Florenz Verordnungen in Anſehung der Seeſachen und Aſſecuranzgeſchäfte publicirt, wozu 1526 und 1528 noch etliche Artikel hinzugefügt wurden, man findet ſie in der *Bibliotheca di gius nautico. Firenze* 1785. *Tom. II. p.* 35. Eine deutſche Ueberſetzung ſteht in *J. A. Engelbrecht Corpus juris nautici. Lübeck* 1790.

1530.

Gemma Friſius de principiis Aſtronomiæ & Cosmographiæ. Antwerpen 4*to.*

Der Verfaſſer ſchlägt die Methode vor, ſich der kleinen Uhren zu bedienen, um die Longitudo zu finden.

1535.

a) *Fernando Liveyra. El Arte de hacer la guerra por mar.* 4*to.*

b) *Tratado de la Sphera y del Arte de marear con el Regimento de las Alturas, por Franciſco Faleiro. Sevilla.*

Ich kenne nur den Titel von dieſem Werke, ſo, wie ſolcher in des *Dn. Nicolo Antonio Bibliotheca Hiſpanica. Rom.* 1672. *fol.* und in *Barboſa Bibliotheca Luſitana. Lisb.* 1788 *in* 8*vo.* ſtehet.

1536.

a) *Bayfius de vaſculis libellus. Lugd. apud Car. Stephanum.* 8*vo.*

b) *Lazar. Bayfii de captivis & de re navali: item. de re veſtiaria & de vaſculis. Item. An. Thyleſii de Coloribus, cum figuris.* 4. *Pariſiis ex officina Rob. Stephani.*

1537.

1537.

a) *Tratado da Sphera com a theorica do Sol e da Lua e o primeiro Livro da Geographia de Ptolomeu e dous Trat. da Carta de marear com muitas notas, por Pedro Nunes. Lisb. fol.*

b) *Steph. Doleti Liber de re navali. 4to. Lugd.*

Eine kleine der Seltenheit wegen intereſſante Schrift.

1540.

Lilii Gregor. Gyraldi de re nautica. 8. *Baſil.*

1542.

In dieſem Jahr wurde das alte Rigiſche Seerecht publicirt. Man findet es in *Dat Rigiſche Recht und de gemenen Stichtiſchen Rechte ym Sticht van Ryga* herausgegeben vom Hr. Rath G. Oelrichs, Brem. 1773. wo es den eilften Theil des Rigiſchen Rechts ausmacht.

1544.

Nuovo Portolano del Levante e del Ponente, pel Gherardo. Venezia in 4to.

Man glaubt, daſs *Luigimorto*, ein Venezianer, Verfaſſer davon iſt.

1545.

a) *Gemma Friſii de Radio Aſtronomico & Geometrico liber. Antwerpiæ & Louanii. 4to.*

In dieſem Werke beſchreibt *Gemma Friſius* einen von ihm erfundenen Jacobsſtab.

b) *Cosmographia Petri Apiani per Gemmam Friſium apud Louanienſes Medicum & Mathematicum inſignem iam demum ab omnibus vindicata mendis, ac nonnullis quoque locis aucta. Additis eiusdem argumenti libellis ipſius Gemmæ Friſii. Antverp. 4to. maior.*

Gemma Friſius giebt in dieſem Werke eine Abbildung eines von ihm erfundenen Inſtruments, welches er einen Seequadranten nennet, und für ſehr nützlich in der Schiffarth hält. In einer neuen Ausgabe ſeiner *Principiis Aſtronomiæ*, vom Jahr 1553, trägt er verſchiedene nautiſche Axiomata, wie er ſie nennt, vor. Dieſe befinden ſich auch mit etlichen Veränderungen in einem von ſeinen Werken über das gemeine Aſtrolabium, welches ſein Sohn, *Cornelius Gemma*, im Jahr 1556 nach ſeinem Tode herausgab.

c) *Pedro de Medina Arte de Navegar. Valladolid. 4to.*

Dieſes Werk iſt das erſte in ſeiner Art geweſen, und hat andern Nationen lange zum Führer in der Schiffarth gedienet. 1554 wurde es zu Venedig in 4to. ins italieniſche, und in demſelben Jahre auch zu Lions ins franzöſiſche überſetzt. Eine neuere italieniſche Ausgabe ward 1609 zu Venedig gedruckt, und eine franzöſiſche gab *Le Soucy* 1618 zu Rochelle 4to. heraus. Die engliſche Ueberſetzung durch *Joh. Frampton* wurde mehr wie 20 Jahre nacheinander faſt jährlich neu aufgelegt, ungeachtet des Medina Werk in England bey weitem nicht ſo ſehr geſchätzt wurde, als dasjenige, welches Cortes 1556 zu Sevilla herausgab. In flämiſcher Sprache iſt mir eine Ausgabe vom Jahr 1580 bekannt, ſo zu Antwerpen gedruckt worden; wahrſcheinlich iſt ſolche aber nicht die erſte geweſen.

Medina hat ſein Werk dem Prinzen von Spanien zugeeignet, und er beklagt in ſeiner Dedication, daſs aus Mangel an Büchern und Lehrern in der Schiffskunſt faſt täglich Schiffe verunglückt wären. Er giebt in dem Werke ſelbſt lächerliche Vorſchriften, wie man den Ort des Horizonts errathen könne, wenn ſolcher nicht zu ſehen iſt. Er vertheidigt auch die Fehler der platten oder gleichgradigten Seekarten, und gebraucht ſolche Argumente, die Abweichung der Magnetnadel zu verwerfen, wie ehedem Ariſtoteles und ſeine Schüler nur immer thun konnten, um die Unmöglichkeit von der Bewegung der Erde zu beweiſen.

1546.

Pedro Nunes de Arte atque ratione navigandi, libr. duo &c. Conimbr. 1546. 4to ſ. ebendaſſelbe Werk unter 1573.

1549.

a) *a Saa libri III. de Navigatione. Paris 8vo.*

b) *L. Bayfii Tractatus de iure navali. Paris 4to.*

c) *Lazari Bayfii Annotationes in librum ſecundum de captivis & Poſtliminio reverſis; in quibus tractatur de re navali. Lutetiæ apud Robertum Stephanum.*

Dieſes Buch enthält eine Auslegung der Geſetze des Marcellus, die ſich im 49ſten Buch der Pandecten befinden, und iſt mit vielen Holzſchnitten geziert.

1551.

a) *Invenzione del corso della longitudine di Paolo Interiano col ristretto della Sfera del medesimo. Lucca per Busdrago.* 4to.

b) *Regola generale da sulevare con ragione e misura non solamente ogni affondata Nave ma una Torre solida di Metallo, trovata da Nic Tartaglia, intitolata: La travagliata inventione.* Ven. 4to.

c) Wurde zu Brüssel Kaiser Carl V. Placat und Verordnungen von Seerechten in spanischer Sprache gedruckt, nachdem derselbe schon 1549 eine Verordnung wegen Wechsel und Assuranzen ertheilt hatte. Es ist das älteste, so gedruckt vorhanden ist. Eine holländische Uebersetzung davon steht in der Sammlung von Seerechten, welche 1698 zu Amsterdam unter dem Titel *Zee Rechten inhoudende dat oudste en hoogste Water Recht dat de gemeene Kooplieden en Schippers hebben gemaakt in Wisbuy*, herausgekommen ist.

1552.

Franc. Stypmannus de iure maritimo & nautico. Gryphisw, auch 1652 4to. ibid.

1553.

a) *Vegetius de re militari &c. modestus de vocabulis rei militaris, cum fig. Paris fol.*

Beym Vegetius findet man vieles, was die Schiffe der Römer anbetrift. *Stevechius* hat 1569 dieses Werk mit Zusätzen herausgegeben.

b) *Baysius de re vestiaria, vasculari & navali. Paris. apud Car. Stephanum.* 8vo.

c) *Gemma Frisius de principiis Astronomiæ. Antverp.* f. 1545.

1554.

a) *Pedro de Santarem Santerna Tract. de Assecurationibus & sponsionibus mercatorum. Antverp.* 4to. *Lugdun.* 1579 & 1585. *Venet.* 1584. *Colon. Aprip.* 1609. *Amst.* 1669. *fol.*

b) *Jac. Gothofredi, Dissertatio de imperio maris. Genev.*

1556.

Martin Cortes, Breve Compendio de la Sphera y del Arte de navegar, con nuevos instrumentos y Reglas. Sevilla 4to.

Cortes sagt, dass er sein Werk 1545 zu Cadix verfertiget habe, und ist in seiner Dedication an den Kaiser nicht wenig stolz darauf, dass er der erste gewesen, der die Regeln der Navigation in ein Compendium gebracht, es müssen ihm dahero die beyden Werke, welche wir unter 1484 und 1535 angeführt haben, nicht bekannt gewesen seyn.

Was Cortes Werk anbetrift, so zeigt er darin kürzlich, aber doch deutlich, die Fehler der gleichgradigten Karten, und erklärt die Abweichung der Magnetnadel durch die Annahme eines magnetischen Pols, welchen er den anziehenden Punct nennt. Eine Meinung, welche jetzt fast allgemein angenommen ist. Cortes scheint der Favorit-Schriftsteller der Engländer gewesen zu seyn. Eine Uebersetzung seines Werks von *Richard Eden* wurde auf Empfehlung des berühmten Seefahrers, *Steph. Burrough*, und durch Unterstützung der *Society for making discoveries at sea* zu London 1561 in fol. gedruckt, und zu verschiedenen Zeiten neu aufgelegt.

Ein System der Schiffskunst enthielt in damaligen Zeiten eine Erklärung des Ptolomäi Weltgebäudes, und der Cirkel der Sphäre, Beweise, dass die Erde rund sey, deren Longituden, Latituden und Eintheilung der verschiedenen Klima, Erklärung der Sonn- und Mondfinsterniss, einen Kalender, Regeln, die güldene Zahl und die Epacten zu finden, um durch letztere des Mondes Alter und die Zeit der Ebbe und Fluth zu berechnen, eine Beschreibung des Seekompasses, wobey auch des Magneten gedacht, und etwas von der Abweichung der Nadel erwähnt wird, Tafeln von der Declination der Sonne für 4 Jahr, um aus der Meridianhöhe der Sonne die Latitude des Orts zu berechnen, oder auch dieselbe durch Beobachtung der nahe am Pol befindlichen Sterne zu bestimmen. Cortes giebt auch eine Tafel, wodurch man aus der gegebenen Longitudo der Sonne dessen Declination findet, wie auch Gleichungs-Tafeln, den berechneten Ort der Sonne zu verbessern. Den Lauf der Sonne und des Mondes, die Länge der Tage und Nächte, Eintheilung der Zeit, die Stunde des Tages zu finden, und durch das Nocturlabium die Stunde der Nacht, und zuletzt eine Beschreibung der Seekarten, und eine Tafel, welche für jeden Grad der veränderten Latitudo anzeigt, wie viele Meilen man mit jedem Windstrich gesegelt, und wie weit man sich vom Meridian entfernt habe, um auf der Karte den Ort des Schiffs zu bestimmen. Ueberdem werden auch noch insonderheit von Cortes verschiedene zur Schiffskunst gehörige Instrumente beschrieben.

1559.

William Cunningham Cosmographical glaſs.

Der Verfaſſer handelt in ſeinem Werke unter andern auch kürzlich die Schiffskunſt ab, und zeigt inſonderheit den Gebrauch des Seequadranten, welches Inſtrument er ſehr empfiehlt.

1561.

Kong Fr. II. Danſke Söe Ræt. Kbh. 4to. Andre däniſche Ausgaben ſind vom Jahr 1567. 1562. 1572. 1577. vorhanden, unter dem Titel: *Den Danſke Sörœt.* In lateiniſcher Sprache wurde es ebenfalls 1561 gedruckt, unter dem Titel: *Jura nautica Regis Daniæ Friderici II.* Auch iſt es in deutſcher Sprache 1572 in 8vo. zu Kopenhagen herausgekommen.

1563.

Machte Philip II., ein Sohn Carl des V. und Nachfolger deſſelben in der ſpaniſchen Monarchie, ein Seerecht in den Niederlanden bekannt, das auch 1565 gedruckt wurde, es befindet ſich eine holländiſche Ueberſetzung davon in der zu Amſterdam 1698 gedruckten Sammlung von Seerechten, unter dem Titel: *Zeerechten inhoudende dat oudſte &c.* wovon wir unter 1505 geredet haben. In derſelben Sammlung ſtehet auch des *Taco van Glins Aenmerkingen en de Bedenkingen over de Zee Rechten Konink Philips A.* 1563. *Amſterdam* 1695. Mit dem Seerecht iſt auch eine beſondere Aſſecuranz-Ordnung verbunden, unter dem Titel: *Ordonnantie van de Zeevart tot Antv.*

1567.

a) *Petri Nonii Salacienſis Opera quæ complectantur &c. Baſileæ folio.* f. 1573.

b) *Thyſii hiſtoria navalis ſ. celeberrimorum Prœliorum qua mari ab antiquiſſim. temporib. geſſerunt deſcriptio. 4. Lugd. Bat.*

c) *William Bourne Rules of Navigation.*

Dieſes Werk wurde auch 1609 zu Amſt. 4to. in holländiſcher Sprache gedruckt. Derſelbe Verfaſſer gab auch 1571 einen *Sea Almanac*, und 1577 das bekannte *Regiment for the Sea* heraus, wovon wir unten reden werden.

d) Wurde zuerſt in Spanien eine Sammlung Geſetze unter dem Titel *Recopilacion de las Leyes* gedruckt. Sie enthält unter andern auch verſchiedene Verordnungen in Aſſecuranzgeſchäften und Seeſachen. Es wurden nachher mehrere Ausgaben von dieſem *Corpus iuris* veranſtaltet, worunter diejenige vom Jahr 1745, welche *Manuel Garcia Aleſon* beſorgte, die beſte iſt, und den folgenden zur Richtſchnur diente. In den Jahren 1775 und 1777 wurden noch Auslegungen mehrerer Rechtsgelehrten, inſonderheit diejenigen des *Alonſo de Alcevedo* hinzugefügt, wie auch die ältern und neuern Verordnungen, die ſeit dem Jahr 1532 erſchienen. Die Verordnungen, welche Seeſachen betreffen, ſind eigentlich in den Jahren 1556, 1588 und 1618 publicirt. Von Aſſecuranzgeſchäften redet *D. Ignacio Joſeph de Ortega* in ſeinem *Derecho publico* umſtändlicher, wie auch der Verfaſſer der *Curia* und *D. Felix Abreu* in ſeinem Werke, welches den Titel führt: *Preſas de mar.*

1568.

Söekartet over öſter og Veſter Söen, Kbh. af Lr. Benedikt. 4to.

1569.

a) *Benevent Straccha de Aſſecurationibus. Venet.*, auch 1658. 8vo. Amſt. 1751. Col. Allobr. fol.

b) *Vegetii Inſtitutiones Rei militaris cum Stevechii Commentariis, cum fig. 4to. Antverp.* Wir haben ſchon unter 1553 hievon geredet.

c) Gab *Gerrard Mercator* zuerſt die bekannte Karte mit den verlängerten Graden der Latitudo heraus, wie aus ſeiner Lebensbeſchreibung erhellet, die von ſeinem Freunde *Gaulterus Ghymmius* aufgeſetzt worden, und ſich vor einer vermehrten und verbeſſerten Ausgabe ſeines Atlaſſes befindet, die ſein Sohn *Rumoldus* 1593 zu Duisburg publicirte.

Man weiſs zwar nicht, nach welchen Grundſätzen *Mercator* ſeine Karte verfertigte, doch ſcheint ſo viel gewiſs zu ſeyn, daſs er die wahren Grundſätze derſelben gar nicht kannte, denn aus den Zahlen, welche die Weite einer jeden Parallele der Latitudo ausdrücken ſollen, wie man dieſelben in *Thomas Blundeville Briefe Deſcription of univerſal Mappes and Cardes* 1589. findet, erhellet es gar zu deutlich, daſs die Karte von *Mercator* ſelbſt nicht richtig beſchrieben worden iſt. Vieleicht kam derſelbe zur Verfertigung ſeiner Karte, da er, auf einer mit Rhumben verſehenen Kugel, betrachtete, durch welche Meridiane dieſe Rhumben bey jedem Grad der Latitudo giengen; der Verfaſſer ſeiner Lebensbeſchreibung ſagt, daſs *Mercator* ihm oftmals

mals verſichert habe, daſs die Projection der Spähre auf eine Fläche der Quadratur des Cirkels gliche, weil nichts als der Beweis fehlte.

Der wahre Weg, den Meridian zu theilen, wurde von *Edward Wright* erfunden, derſelbe gab ſeinem Freunde, dem obgedachten *Blundeville*, Nachricht davon, und ſandte ihm zugleich eine Karte, die nach ſeinen Grundſätzen eingetheilt war, wobey ſich auch zugleich eine zu der Abſicht dienliche Tafel befand. Alles dieſes wurde von *Blundeville* 1594 öffentlich bekannt gemacht, und befindet ſich in ſeinem *Exerciſes chap.* 19. wo er die Schiffskunſt abhandelt.

Obgleich *Mercator* ſeine Karte zum Gebrauch der Seeleute beſtimmt hatte, ſo wurde dieſelbe ſo bald noch nicht von ihnen angenommen, und ſogar die berühmteſten zweifelten an dem wahren Nutzen derſelben. *Burrough* ſagt unter andern: — *By augmenting his degrees of latitude towards the poles the same is more fitte for suche to beholde as ſtudie in Cosmographie, by readyng authors upon the lande, then to be used in Navigation at the ſea.* Auch *Blundeville* in ſeiner *Brieſe Deſcription of univerſal Mappsand Cardes* hält die Regeln des Ptolomäus für die Eintheilung der Meridiane noch für die beſten. Inſonderheit erhellet es aber aus *William Barlowe Navigator's Supply* 1597, wo es heiſst: *This manner of Carde has been publiquely extant in print theſe thirtie yeares at least* (eigentlich nur 28 Jahre) *but a cloude (as it were) and thicke miste of ignorance doth keepe it hitherto concealed: And ſo much the more becauſe ſome who were reckoned for men of good Knowledge have by glauncing ſpeeches (but never by any one reaſon of moment) gone about what they could to diſgrace &c.*

d) *Selecti Tractatus iuris varii, vere aurei infrequentiſſ. & utiliſſ. Materia Aſſecurationis & Cautionis, diverſor. clariſſimor. viror. veter. & recentium fol. Colon.* Auch zu *Venetia e. a.*

1570.

a) *Ordonnantie, Statuyt ende Policie, gemaekt op't t'ſeyt van die Contracten van de Aſſecurantien ende Verſekeringe in't Nederlanden. 4to. Antverp. Mſc.*

b) Dieſes iſt die Verordnung, welche Philipp II. der 1563 zu Brüſſel ein Seerecht bekannt gemacht hatte, in Betref der Verſicherung auf Schiffe und Waaren ergehen lieſs, wodurch ein und anderer Punct des Seerechts v. J. 1563 erläutert wird. Der Herzog von Alba publicirte es noch in demſelben Jahr zu Antwerpen, allein die Kaufleute waren damit nicht zufrieden. Sie ſtehet auch bey *Marquard de Jure Mercatorum P. II. p.* 592. Auſſer dieſen und dem oben genannten *Conſolado del mar*, welches in Spanien zuerſt ſoll verfaſst ſeyn, enthält die Sammlung ſpaniſcher Geſetze, welche unter Philipp II. verfertiget, unter Philipp VI. aber unter dem Titel *Recopilacion de las leyes &c.* (f. 1567. d.) vermehrt heraus gekommen, einige Verfügungen in Anſehung des Seeweſens. Im Betreff der Indiſchen Schiffarth iſt noch eine eigene Verordnung, unter dem Titel *Ordenanza Real de la Navegacion de las Indias* bekannt. Philipp II. publicirte ſie 1556 den 14. Julii, ſie ſtehet in *Magens Verſuch über Aſſecuranzen.*

1573.

a) *Petri Nonii Salacienſis de Arte atque ratione navigandi Libri duo. Eiusdem in theoricas Planetarum Georgii Purbachii annotationes & in problema mechanicum Ariſtotelis de motu navigii ex remis annotatio una. Eiusdem de erratis Arontii Finæi Liber unus. Eiusdem de crepuſculis Lib. I. cum libello Allacen de cauſis crepuſculorum. Conimbricæ in ædibus Antonii a Marus, Univerſitatis Typographi. kl. fol.*

Dieſes iſt die vollſtändigſte Ausgabe von *Nonius* Werken, welche auch 1592 zu Baſil nachgedruckt worden iſt.

Nonius oder Nunes hatte ſchon 1537 zu Liſſabon ſeinen *Tratado da Sphera com a theorica do Sol e da Lua e o primeiro Livro da Geographia de Ptolomeu e dous Trat. da carta de marear com muitas notas &c.* drucken laſſen, um eine Schwierigkeit in der Navigation aufzuheben, die ihm von *Martin Alphonſo de Suſa* gemacht worden war. Dieſe Abhandlung befindet ſich ſchon in der zu Baſil 1567 gedruckten Sammlung ſeiner Werke, unter dem Titel: *Petri Nonii Salacienſis opera quæ complectantur &c. Baſileæ apud Henr. Petrum Menſ. Sept. Folio.* Nonius zeigt hierin ganz gründlich die Fehler der gleichgradigten Karten, und giebt überdem verſchiedene Auflöſungen von einigen beſondern Aufgaben, worunter ſich inſonderheit folgende befindet: Aus zwey beobachteten Höhen der Sonne und den zwiſchen denſelben befindlichen Azimuth die Latitudo zu finden; ferner giebt er viele nützliche Lehren für die Schiffskunſt, und zeigt, wie man die Handlung davon auf der Kugel verrichten kann, und bemerkt, daſs obgleich die ſchiefen Rhumben, Spiral-Linien ſind,

der

der directe Cours eines Schiffs doch immer ein groſſer Cirkelbogen ſeyn muſs, wobey ſich der Winkel mit den Meridianen allezeit verändert, und alles, was der Schiffer hiebey thun könne, beſtände darin, dieſe Veränderungen, ſobald ſie merklich würden, zu verbeſſern. Aber auf ſolche Weiſe wird das Schiff einen Cours haben, der nicht der anfängliche Rhumbus iſt, und des Nonius Berechnug, die Latituden zu beſtimmen, wo ein Rhumbus die verſchiedenen Meridiane durchſchneidet, iſt in etwas fehlerhaft. Nonius zeigt auch ſeine Methode, den Quadranten in concentriſche Bögen zu theilen, welche er ſchon in ſeiner ſinnreichen Abhandlung, *de Crepuſculis*, die 1542 zu Liſſabon 4to., 1571 zu Coimbra, 1588 und 1592 zu Baſil gedruckt worden, anführt, und dabey glaubt, daſs Ptolomäus ſolches ſchon gethan habe. Seine *Annotaçam à Sphera de Joam de Sacro Boſco* wurde in lateiniſcher Sprache zu *Venet.* 1562 und 1565, wie auch zu Cöln 1566 in 8vo. gedruckt. Seine *Annot. à Mechanica de Ariſtoteles e as Theoricas dos Planetas de Purbachio com a Arte de navegar* kam zu Coimbra 1578 in fol. heraus.

b) *Cimbrius Eraſ. Mich. Læti de re nautica libri IV. Baſil per Th. Guarinum.* 4to.

1577.

William Bourne Regiment for the Sea.

Bourne gab dieſes Werk, als ein Supplement zu *Cortes Compendio &c.* (ſ. 1556) heraus. Auſſer vielen Dingen, die daſſelbe mit andern gemein hat, enthält es Tafeln von der Declination und dem Stand von 32 Fixſternen, um die Latitudo und Stunde zu finden, und auch eine vollſtändigere Zeit-Tafel, als diejenige iſt, welche *Leonh. Digges* 1556 in ſeinem *Prognoſtication everlaſting* bekannt machte. Bourne zeigt bey Betrachtnng der Ungleichheiten in der Bewegung des Mondes, wie ungewiſs Seeleute das Alter derſelben durch die Epacten finden, oder die Stunde des Tages beſtimmen, wenn ſie den Stand der Sonne oder des Mondes nach ihrem Kompas beobachten. Er zweifelt daran, daſs man je im Stande ſeyn wird, die Longitudo durch Inſtrumente zu finden, es ſey denn, daſs die Abweichung der Magnetnadel durch einen anziehenden Punct, wie Cortes geſagt hatte, verurſacht würde, welches er aber nicht für wahrſcheinlich hält, und deswegen zeigt, wie man die Abweichung der Magnetnadel finden kann; er empfiehlt ferner von dieſen gemachten Beobachtungen Rechnung zu halten, weil ſolches dazu dienen kann, den Ort des Schiffs zu beſtimmen. Dieſe Unterſuchung hat der berühmte *Simon Stevin* in einem zu Leiden 1599 gedrucktem Werke, welches den Titel *Portuum inveſtigandorum Ratio Metaphraſto Hugone Grotio* führt, weitläuftiger abgehandelt, und *Edward Wright* hat von dieſem Werke den Hauptinhalt in engliſcher Sprache zu London 1599 herausgegeben unter dem Titel *the Haven-finding Art.* Das Bemerkungswürdigſte in dieſem alten Werke iſt die Beſchreibung des Inſtrument, womit man die Geſchwindigkeit eines Schiffs miſst, und welches den Namen Log führt. Der Verfaſſer dieſer Beſchreibung, oder der Erfinder dieſes Inſtruments iſt nicht bekannt; auch findet man nicht eher davon wieder Erwähnung, als in der Beſchreibung einer Reiſe nach Oſtindien, vom Jahr 1607, welche Purchas herausgab, nach dieſer Zeit aber wird in mehrern Reiſebeſchreibungen davon geredet, und es ſcheint auch von Ausländern allgemein angenommen worden zu ſeyn; es erwähnt deſſen z. E. Gunter 1623, Snellius 1624, Metius 1631, Oughtred 1633, Herigone 1634, Saltonſtall 1636, Norwood 1637, Fournier 1643, und faſt alle neuere Schriftſteller, die von der Navigation geſchrieben haben. Es iſt dieſes Inſtrument jetzt noch eben ſo beſchaffen, als wie es erfunden wurde, ungeachtet man verſchiedene Verſuche gemacht hat, daſſelbe zu verbeſſern, oder es durch andere Erfindungen ganz zu entbehren; etliche von dieſen Erfindungen ſind freylich im ſtillen Waſſer gelungen, aber in ruhigem von gar keinem Nutzen geweſen.

In der folgenden Ausgabe dieſes Werks befinden ſich etliche Zuſätze, unter andern auch am Ende: *An Hydrographical diſcourſe touching the five ſeveral Paſſages into Cathay;* auch redet *Bourne* in der Vorrede von der Unwiſſenheit der alten Schiffer, und von ihrem abgeſchmackten Witz, deſſen ſie ſich bedienten, ihre Unwiſſenheit zu rechtfertigen.

Bourne hat noch andere Abhandlungen bekannt gemacht. Eine davon führt den Titel: *Inventions and Deviſes*, worin er ein gewiſſes Räderwerk beſchreibt, womit die Geſchwindigkeit eines Schiffs gemeſſen werden kann, und deſſen Erfindung er einem *Humfrey Cole* zuſchreibt.

1579.

a) *Ferretti de iure & re navali.* 4to. *Venet.*

b) Gab *Bernardus Puteanus* von Brugge eine Seekarte heraus, welche derjenigen des Mercator völlig gleich iſt.

1581.

a) *Michael Coignet Inſtruction nouvelle des Points plus exellents & neceſſaires touchant l'art de naviguer contenant pluſieurs reigles pratiques, enſeignemens & inſtrumens tres idomées à tous Pilotes, Maiſtres de navire & autres qui journellement hantent la mer. Enſemble un moyen facil, certain & tres ſeur pour naviguer Eſt & Oëſt lequel jusques à preſent a éſté incognu à tous Pilotes. Nouvellement practique & compoſé en langue Thioiſe. Revu & augmenté par le mesme Autheur. Anwers chez Henry Hendrix.* 4to.

Dieſes Werk iſt zuerſt in plattdeutſcher Sprache geſchrieben, auch ins Flämiſche überſetzt; allein die franzöſiſche Ausgabe iſt die vollſtändigſte, und es kann als ein Supplement zu Medinas Werk angeſehen werden, deſſen Fehler Coignet verbeſſert hat. Coignet zeigt, welche Fehler daraus entſtehen müſſen, wenn man die Rhumben, welches Spiral-Linien ſind, auf den Seekarten durch gerade Linien vorſtellt, und wünſcht, daſs man Mittel finden möge, dergleichen Irrthümer zu verbeſſern, wobey er die Bemerkung macht, daſs die mehrſten Vorſchläge des groſſen Mathematikers Peter Nonius nur mit vieler Mühe ausgeführt werden können, und daher für Seeleute von gar keinem Nutzen ſind. Da er von der Declination der Sonne redet, ſo erwähnt er dabey die jährliche Abnahme von der Schiefe der Ekliptik. Eine Sache, worüber man ſich lange geſtritten, die aber ſeit der neuen Theorie der Attraction feſtgeſetzt iſt. Er beſchreibt auch einen Jocobsſtab mit 3 Queerhölzern, der, wie er ſagt, allgemein von Seeleuten gebraucht wurde; doch giebt er den von Gemma Friſius erfundenen den Vorzug: ferner beſchreibt er etliche Inſtrumente von ſeiner eigenen Erfindung, die jetzt aber nicht mehr gebraucht werden. Er hat auch eine Tafel berechnet, wodurch man höher, als 60° Latitudo, die in Meilen bekannte Entfernung vom Meridian in Grade verwandeln kann. Am Ende ſeines Buchs zeigt er eine Methode, wie man vermittelſt eines Sonnenringes und Stundenglaſes auf einer Parallele der Latitudo ſegeln kann, womit ſich der Autor nicht wenig dünken läſst.

b) *Robert Norman the Newe Attractive.*

Norman macht in dieſem kleinen Tractat ſeine Entdeckung von der Inclination der Magnetnadel bekannt, eine Entdeckung, welche er ſchon lange vorher gemacht hatte. Er zeigt, wie man die Gröſſe der Inclination beſtimmen könne, und da er von dem Magneten redet, ſo ziehet er die Meynung des Cortes, daſs die Nadel von einem gewiſſen Punct der Erde angezogen werde, in Zweifel, und behauptet, daſs dieſer Punct ſich am Himmel befinde, zeigt auch dabey, wie man den Ort deſſelben entdecken könne. Er handelt ferner von den verſchiedenen Arten der Kompaſſe, und ſtellt die Gefahr vor, welche mit dem damaligen Gebrauch, die Lilie des Kompaſſes, wegen der Abweichung, nicht gerade unter der Nadel zu befeſtigen, verbunden war, indem Kompaſſe, die an verſchiedenen Orten verfertiget worden, nicht einerley Richtung haben würden. Bourne hatte ſchon vorher dafür gewarnt.

Bey Normans Abhandlung befindet ſich allezeit *William Burrough's Diſcourſe of the variation of the Compaſs or Magneticall Needle.* Der Verfaſſer dieſes Aufſatzes, war ein berühmter Seefahrer. Er zeigt, wie man die Abweichung der Magnetnadel auf verſchiedene Weiſe finden kann, und führt viele Beobachtungen davon an, die er mit einem Azimuthal-Kompaſs nach Normans Erfindung (der aber von ihm ſelbſt verbeſſert worden war) angeſtellt hatte. Er beweiſet ferner, daſs die gewöhnlich gebrauchten Regeln, die Latitudo, vermittelſt der nahe am Pol befindlichen Sterne zu finden, falſch wären, und zeigt verſchiedene Fehler an, die ſich aus Vernachläſſigung, die Abweichung der Magnetnadel zu beobachten, in den damaligen Seekarten befanden. Er redet auch von einer Karte von Rusland, Moskau &c., die er ſelbſt aufgenommen, und 1578 der Königin Eliſabeth übergeben hatte, und zuletzt findet er mit Grund Fehler in Coignets Inſtrument, welches damals den Namen See-Hemiſphäre führte. Gegen die damaligen Schriftſteller in der Navigation redet er aber etwas zu hart, ich will den Schluſs ſeiner eigenen Worte hier anführen: *But as I have alreadie ſufficientlie declaread the compas ſheweth not alwaies the pole of the worlde but varieth from the same diuersly and in sayling deſcribeth circles accordingly. Whiche thing if Petrus Nonius and the reſt that have written of Navigation, had joinly conſidered in the tractation of their rules and inſtruments, then might they have been more auaileable to the use of Navigation: but they perceiuing the difficultie of the thing and if they had dealt therewith it would have utterly overwhelmed their former plauſible conceits with Pedro de Medina (who as it appeareth having some small ſuſpicion*

ſuſpicion of the matter reaſoneth very clerkly that it is not neceſſary that such an obſurdity as the variation should be admitted in such an excellent art as Navigation is) they have all thought beſt to paſſe it over with ſilence.

1584.

Spiegel der Zee Vaert van Lucas Janſs Waghenaer Leyden. fol.

Die Holländer ſind lange wegen ihrer Seekarten berühmt geweſen, eine Sammlung ſolcher Karten nannten ſie feurige Säulen, Atlaſſe, Seebaaken, Spiegel &c., und es war allezeit eine Abhandlung von der Schiffahrt damit verbunden. Die eben angeführte iſt die älteſte, welche mir bekannt iſt. Dieſe Sammlung iſt zu verſchiedenenmalen wieder aufgelegt, die vierte Ausgabe kam zu Amſterdam heraus. Eine deutſche Ueberſetzung von *Rich. Slotboem* wurde eben daſelbſt im Jahr 1631 gedruckt.

1585.

a) *Hydrografia ó Arte de la Navegacion por de Peça. 4to. Bilbao.*

b) *Compendio del Arte de Navegar por Rod Zamorano con fig. 4to. Sevilla.* Auch 1788. ib.

Die Spanier fuhren fort, Abhandlungen von der Schiffskunſt drucken zu laſſen, worunter ſich dieſe letztere beſonders auszeichnet, ſie iſt ſehr deutlich und kurz geſchrieben, und dabey nicht mit ſo vielen thörichten Projecten angefüllet, als des Medina und Cortes ſeine. Der Autor war königlicher Vorleſer zu Sevilla, und trug vieles zur Verbeſſerung der Seekarten bey, wie uns ſolches ſein Nachfolger *Andres Garcia de Ceſpedes* meldet, welcher 1606 ebenfalls eine Abhandlung über die Schiffskunſt zu Madrid drucken lieſs.

c) *Popeliniere l'Amiral ou Hiſtoire nautique. 4to. Paris.*

Das Werk enthält eine Geſchichte der Admirale.

1586.

Lucæ Joh. Aurigarii Speculum nauticum ſuper navigatione maris Occidentalis continens omnes oras maritimas Galliæ, Hiſpaniæ &c. nec non integram tum borealis tum orientalis Oceani navigationem a Freto Anglicano in Viburgum & Narvam, diverſis mappis maritimis comprehenſum interprete Martino Everarto ſol. Atlantico fig. Partes II. Lugd. Batav. &c. typis Plantinianis Franciſcus Raphelengius.

1588.

Diſcorſo ſopra l'ordinanza dell'armata di Spagna nel navigare e nel combattere di Filippo Pigafetta (ridotto in diſegno) Roma per il Santi. 4to.

1589.

Thomas Blundeville Brieſe Deſcription of Univerſal mappes and Cardes.

Dieſes Werk enthält eine Beſchreibung verſchiedener Karten, worunter ſich inſonderheit diejenige des Mercator befindet, wovon wir 1569 geredet haben.

1592.

a) Fügte *Dr. Thomas Hood* zu ſeiner Ausgabe von *Bourne Regiment of the ſea* ein Geſpräch hinzu, welches den Titel *the mariners Guide* führt, es iſt daſſelbe in der Abſicht geſchrieben, um den Gebrauch der gleichgradigten Karte, und zugleich deſſen Fehler zu zeigen. Der Verfaſſer rühmt die Karte des Mercator ſehr, und ſagt, daſs er eine Abhandlung darüber geſchrieben habe; allein aus dem undeutlichen Bericht, den er davon giebt, erhellet, daſs es des Verfaſſers Loos nicht war, die Karte zum Gebrauch in der Seefahrt einzurichten, (ſ. 1569 c.) doch ſchafte ſein Geſpräch ſo viel Nutzen, daſs Blundeville in der folgenden Ausgabe ſeines oben genannten Werks die Stelle weg lieſs, wo er geſagt hatte, daſs des Ptolomäus Eintheilung der Karte die beſte ſey.

b) Gab *Edward Mullineux* gröſſere Kugeln heraus, als der berühmte Mercator 1541 gethan hatte. Man findet darauf mehrere neu entdeckte Länder, wie auch die verſchiedenen Reiſen um die Welt, welche von *Fr. Drake* 1577 und *Thomas Candish* 1586 gemacht worden; ebenfalls die 1576 von *Martin Frobisher* gemachten Entdeckungen im Norden. Dieſe Kugeln wurden mit einer Erklärung in engliſcher Sprache begleitet; aber 1594 lieſs *Robert Hues* ein weit vortreflicheres Werk in lateiniſcher Sprache über den Gebrauch der Kugeln drucken. Es führt den Titel: *Tractatus de Globis & eorum uſu.*

Lugduni 8vo. *Hues* löſet hierin unter andern auch die Aufgabe auf, vermittelſt der Kugel die Latitudo zu finden, wenn zwey Höhen der Sonne beobachtet, und die Zeit zwiſchen beyden Beobachtungen gegeben werden. (Dieſe Aufgabe iſt nachher von *Dr. Henry Pemberton* in den Phil. Tranſ. Vol. LI. pars 2. 1760. p. 910 umſtändlich abgehandelt.) In dem letzten Theil dieſes Buchs werden die gewöhnlichen Aufgaben der Navigation aufgelöſet, auch iſt derſelbe mit einer Einleitung über Rhumben begleitet, wo der Verfaſſer zu verwerfen ſucht, was *Gemma Friſius* vorher behauptet hatte, nämlich daſs die Rhumben in den Polen zuſammentreffen. Am Ende lobt er eine Abhandlung des *Thomas Harriot*, worin dieſes nach geometriſchen Grundſätzen unterſucht wird. *Hues* Buch wurde oftmals wieder gedruckt, unter andern 1617, mit *Joh. Iſaac Pontanus* Anmerkungen, welcher aber die Einleitung wegliefs, und auch nichts von Harriot erwähnte, nach dieſer verſtümmelten Ausgabe iſt es aber ins Engliſche durch *John Chilmead* überſetzt worden. Die ſämmtlichen Manuſcripte dieſes groſſen Mathematikers ſind verlohren gegangen, ausgenommen ſeine *Artis Analyticæ Praxis*, welche 1631 nach ſeinem Tode gedruckt wurde, und worin man die erſte Idee der algebraiſchen Gleichungen findet, welcher man nachher immer gefolgt iſt.

1593.

Gab Mercators Sohn *Rumoldus* zu Duisburg den Atlas ſeines Vaters aufs neue heraus. Es befindet ſich auch dabey ſeine Lebensbeſchreibung, die von *Gaulterus Ghymmius* aufgeſetzt worden, und wovon wir ſchon 1569. c. geredet haben.

1594.

a) *Reuters Kriegsordnung zu Waſſer und zu Lande. Cöln 4to.*

b) *John Davis the Seaman's Secrets.*

Der Kapitain Davis, von dem die bekannte Straſse, welche er entdeckte, den Namen führt, war einer der geſchickteſten Seeleute in England, und das eben angeführte Werk iſt kurz und deutlich, obgleich etwas pedantiſch geſchrieben; es wurde zu ſeiner Zeit ſo geſchätzt, daſs 1657 ſchon die 8te Ausgabe gedruckt wurde, und es ſcheint, als ob Cortes Werk dadurch verdrängt worden iſt. Davis nennt *horizontal ſailing*, was die Engländer jetzt *plane ſailing* nennen, und zeigt die Art und Weiſe, wie man eine Berechnung auf der See anzuſtellen hat; er empfiehlt ferner nach groſſen Cirkelbögen zu ſegeln, (ohne zu beſchreiben, wie ſolches geſchiehet) eben ſo auch, was er *paradoxal ſailing* nennt, oder nach einer Projection auf die Fläche des Equators mit Spiral-Rhumben, wovon er, wie er ſagt, eine Karte bekannt machen wollte. Berechnungen erhebt er über alles in der Schiffahrt, und verſpricht dieſen Gegenſtand weitläuftiger abzuhandeln. Am Ende ſeines Buchs befindet ſich auch die Beſchreibung einer Art Jacobsſtab von ſeiner eigenen Erfindung, mit welchem man auch von hinten zu beobachten kann. Der Verfaſſer iſt ſo eitel, ſich in folgenden Worten darüber auszudrücken: *Than which inſtrument (in my opinion) the ſeaman ſhall not finde any ſo good and in all clymates of ſo great certainty, the invention and demonſtration whereof I may boldly challenge to appertain unto my ſelfe (as a portion of the talent which God hath beſtowed upon me) I hope without abuſe or offence to any.*

Es ſcheint, als ob dieſes Inſtrument eine Zeitlang nachher im Gebrauch geweſen ſey, denn *Adrianus Metius* in ſeiner *Aſtronomiæ inſtitutio* 1605, 1608, 1609, giebt eine Abbildung davon nach einem Original, wovon Friederich Hautman, Gouverneur zu Amboina, Beſitzer geweſen iſt; bald nachher aber wurde nicht mehr darauf geachtet, weil ein weit bequemeres Inſtrument erfunden wurde, das jetzt in England den Namen *Davis's Quadrant* führt, (die Franzoſen nennen es *Quartier Anglois*) faſt, als ob Davis auch Erfinder davon geweſen iſt.

Der berühmte *Petro della Valle*, welcher ſich 1623 auf ſeiner Reiſe von Ormus nach Surat am Bord eines engliſchen Schiffs befand, nimt Gelegenheit von dieſem Inſtrumente, welches ihm eine ganz neue Erfindung zu ſeyn ſcheint, zu reden, und den Gebrauch deſſelben zu zeigen. Er ſagt, daſs ihm erzählt worden, es wäre ſolches vor nicht langer Zeit erfunden, und nach dem Erfinder, *David's ſtaff* genennt, (*David's ſtaff che in lingua Ingleſe vale à dir legno di David*) ſ. *Viaggi Part.* 3. *lettera* 1. *à Roma;* auch rühmt er nicht allein die Geſchicklichkeit des engliſchen Kapitains *Nicholas Woodcock* und der übrigen Officiere, ſondern auch der gemeinen Seeleute, und ſagt, daſs die Portugieſen viele Schiffe verlieren, weil ſie lange nicht ſo genaue Beobachtungen anſtellen, als die Engländer. Der Kapitain *Charles Saltonſtall* redet auch in ſeiner Navigation von dieſem Inſtrumet, und beſchreibt es unter dem Namen von *Back-ſtaff*. In des Kapitain *Thomas James* berühmten Reiſe, welche

1631 zur Entdeckung einer nordweſtlichen Durchfarth geſchahe, werden unter vielen Inſtrumenten, die er mit ſich führte, auch zwey *Davis Backſtaves* erwähnt, welches ohne Zweifel dieſe Quadranten waren.

c) *Thomas Blundeville Exerciſes.*

Das 29ſte Kapitel dieſes Werks, wo Blundeville von der Schiffahrt handelt, enthält alles, was vorher über dieſe Kunſt geſchrieben worden war, ſo daſs dieſes Werk lange in groſſem Ruf ſtand. Die 7te Ausgabe davon wurde 1636 gedruckt. Bey der zweyten Ausgabe von 1606 und bey den folgenden befindet ſich ſeine Abhandlung von Univerſal-Karten. ſ. 1589.

1595.

a) *Nuove Invenzioni di Camillo Agrippa Milaneſe ſopra il modo di navigare Roma pel Gigliotti.* 4to.

b) *W. Barentzoen's Beſchryvinghe en de Caertboeck van de Midtlandtſche Zee. Amſterdam gedr. by Corn. Claeß met* 10 *Carten.*

c) *Joaõ Baptiſta Lavanha Regimento nautico. Lisboa.* 4to.

Die zweyte etwas verbeſſerte Ausgabe wurde 1606 zu Lisb. gedruckt. Es iſt ein kleines und unbedeutendes Werk. In der Vorrede an den praktiſchen Leſer giebt der Verfaſſer den Rath, ſich nicht mehr des Jacobſtabs, ſondern des Quadranten zu bedienen, weil man mit ſelbigem genauer beobachten könne, auch das ungeheur groſſe Aſtrolabium nicht mehr zu gebrauchen, ſondern ein mittelmäſſiges dafür zu nehmen; er warnet auch für den Gebrauch der Kompaſſe, deren Lilie ſich nicht gerade unter der Nadel befindet. Eben dieſer *Lavanha* hat auch eine *Architectura uautica* geſchrieben, welche ſich aber noch im Mſcpt. befindet, ſo wie auch ſeine *Taboas do Lugar do ſol*, und *Tratado da Eſfera do Mundo.*

1596.

a) *Maginus Geographia Univerſa Venet.*

Am Ende dieſer Erdbeſchreibung, welche nichts weiter, als eine Ueberſetzung des Ptolomäus Geographie iſt, erwähnt *Maginus* auch der Karte des Mercator, und giebt einen Abriſs davon, es ſcheint aber, als ob der Verfaſſer keinen deutlichen Begrif davon gehabt habe.

b) *Dn. Bernardino de Mendoza Theorica y Practica de guerra. En Anvers.* 8vo.

Dieſes Buch, welches etwas weniges von der damaligen Kriegskunſt zur See enthält, wurde auch 1602 und 1616 zu Venedig, wie auch 1619 zu Antwerpen in italieniſcher Sprache gedruckt.

1597.

William Barlowe Navigators Supply.

Dieſes Werk enthält Beſchreibungen von verſchiedenen Inſtrumenten, zum Gebrauch der Schiffahrt, das vornehmſte davon iſt ein Azimuthal-Kompaſs mit zwey aufrechtſtehenden Viſieren. Der Autor hatte viele Verſuche mit dem Magneten angeſtellt, und redet ſehr gut und weitläuftig von dem See-Kompaſs; dieſen Gegenſtand aber hat er noch umſtändlicher in einer beſondern Abhandlung, die etliche Jahr nachher gedruckt wurde, abgehandelt, ſie führt den Titel: *Magnetical Advertisements.* Abbildungen von obigen Inſtrumenten findet man auch in *Roberto Dudley Duca di Nortumbria e Conte di Varvich Dell' Arcano del Mare Firenze* 1646 und 1647. *fol. II. Tom. con* 35 *Fig.* Des Barlowe Werk enthält auch einen Beweis von der Eintheilung der Mercators Karte, ſo, wie ſolcher ihm von einem Freunde mitgetheilet worden iſt. Wir haben ſchon 1569. c. davon geredet.

1598.

a) *Modo di uſare il Boſſolo di Apollinare Calderini. Milano.* 8vo.

b) *Pet. Santerna de Aſſecurationibus & ſponſionibus mercatorum.*

c) *Jac. Severtius De Orbis Catoptrici ſeu Mapparum Mundi Principiis Deſcriptione ac uſu Paris.*

d) Wurde von dem Magiſtrat zu Amſterdam, auf Anſuchen der Kaufleute dieſer Stadt, eine Aſſecuranzkammer errichtet, deren Verordnung 36 Artikel enthält, welche durch die Staaten von Holland 1612 genehmigt und beſtätigt worden. Es ſind aber in dieſer Verordnung, welche inſonderheit auf die Sicherheit des Handels der Amſterdammer Kaufleute abzwecket, manche Puncte vernachläſſiget worden, worüber man in der Folge Abänderungen traf, und neue Vorſchriften hinzufügte, bis es im Jahr 1744 für nöthig erachtet wurde, eine Verordnung zu publiciren, die 1756 und 1775 verbeſſert wurde, und jetzt noch befolgt wird; ſie führt den Titel: *Ordonantie van Aſſurantie, en Avaryen der Stadt Amſterdam*

ſterdam. 4*to.* Zu Lübeck wurde dieſelbe 1745 in holländiſcher und deutſcher Sprache gedruckt.

1599.

a) *Arte militare Terreſtre e Maritima ſecondo la ragione e l'uſo dei più valoroſi Capitani antichi e moderni di Maria Savorgnano Conte di Belgrado* Venez. *fol. con figure.*

Die zweyte Ausgabe wurde 1614 zu Venedig gedruckt. Allein auſſer dem Titel enthält dieſes Werk faſt gar nichts, welches zum Seedienſt gehöret. 1618 gab *Neumayr* davon zu Frankfurt eine deutſche Ueberſetzung in fol. heraus.

b) *Simon Stevin Portuum inveſtigandorum Ratio Metaphraſto Hugone Grotio. Leyden.*

Wir haben ſchon bey 1577 von dieſem Werke geredet.

c) *Edward Wright, the Haven-finding Art London.* f. 1577.

d) *Edward Wright the correction of certain Errors in Navigation.*

Dieſes Werk war ſchon viele Jahre vorher geſchrieben, und wir haben deſſen 1569 c. und 1594 erwähnt.

Jodocus Hondius hatte ſchon zu Amſterdam, ehe dieſes Werk bekannt gemacht worden, Karten geſtochen, wovon die Meridiane nach *Wrights* Methode eingetheilt waren; allein dieſer *Jodocus Hondius* hatte in London als Kupferſtecher gedient, und ſolche Eintheilung der Meridiane aus *Wrights* Mſcpt. gelernt, wovon er auch das 4te Kapitel abgeſchrieben hat, (man findet ſolches auf einer von ſeinen Karten,) *Hondius* bat nachher in ſeinen Briefen an *Briggs* und auch an *Wright* ſelbſt, um Verzeihung, daſs er ſich dieſes gelehrten Diebſtahls ſchuldig gemacht hätte, (man ſehe *Wrights* Vorrede, wo er ſich über des *Hondius* Verfahren beklagt und auch erzählt, wie ſein Buch, wovon er dem Grafen von Cumberland eine Copie geſandt, ſchon einmal unter dem Nahmen eines berühmten Seefahrers, der vielleicht aus etlichen Umſtänden, welche dabey erzählt werden, *Abraham Kendal* iſt, faſt wörtlich herausgegeben worden wäre.)

Wright zeigt in obigem Buche ſeine Methode, die Meridiane einzutheilen, wie auch eine Tafel zu ſolchem Gebrauch zu verfertigen, *well deſerving the peruſal of all such as design to uſe the ſea*, wie Halley von dieſem Buche ſagt.

In der Vorrede beklagt ſich *Wright* über die Hartnäckigkeit der Seeleute, bey denen es ſo ſchwer hält, Verbeſſerungen in ihrer Kunſt anzunehmen.

Obgleich dieſe wichtigen Erfindungen des *Wright* von allen richtigen Beurtheilern angenommen worden ſind, ſo haben doch etliche unbeſcheidene Leute in neuern Zeiten geglaubt Fehler darin zu finden; inſonderheit *Henry Wilſon*, Verfaſſer einer Abhandlung von der Schiffskunſt, welcher 1720 in ſeinem *Propoſal for a curvilinear ſea-chart* rundlinigte Seekarten zum Gebrauch vorſchlägt. Ebenfalls *Weſt* von Exeter in einer Abhandlung, die 1762 nach ſeinem Tode gedruckt wurde. Dieſe vermeinten Einwürfe ſind aber hinlänglich beantwortet worden, die erſtern nämlich von *Haselden*, in ſeiner *Mercators Chart* und in ſeiner *Reply*, beyde vom Jahr 1722, und die letztern von *William Mountaine* in den *Philoſophical-Transactions. Vol. LIII. p.* 69 im Jahr 1763.

Wrights Abhandl. wurde 1610 zum zweytenmal gedruckt und dem Prinzen Heinrich dedicirt. Der Verfaſſer hat vieles darin verbeſſert, und eine vortrefliche Methode vorgeſchlagen, die Gröſſe der Erde zu beſtimmen. Einige dieſer Veränderungen ſind: Eine Tafel der Latituden, um den Meridian einzutheilen, dieſelbe iſt für jede Minute berechnet, da der Verfaſſer ſolche in der erſten Ausgabe nur für jede 10 Minuten, und in der kleinen Tafel, welche er dem *Blundeville* ſandte, wovon wir 1594 geredet haben, nur für jeden Grad berechnet hatte; ein Inſtrument, welches er *Sea-ring* nennt, und womit man an einem Ort, wo die Latitudo bekannt iſt, auf einmal die Abweichung der Magnetnadel, die Höhe der Sonne und die Stunde des Tages beſtimmen kann; eine Verbeſſerung der Fehler, welche bey Beobachtungen, die mit dem Jacobsſtab gemacht worden ſind, von der Excentricität des Auges herrühren; eine gänzliche Verbeſſerung der Declination und des Orts der Sonne und Sterne, nach des Verfaſſers eigenen Beobachtungen, die er mit einem 6füſsigen Quadranten in den Jahren 1594, 95, 96 und 97 angeſtellt hatte; die Beſchreibung eines Seequadranten, womit man von vorne- und von hintenzu die Höhe der Sonne &c. beobachten kann, nebſt einer Erfindung, die Latitudo durch die Höhe des Polarſterns zu beſtimmen, wenn letzterer nicht im Meridian ſtehet.

Damit dieſes Buch auch für Anfänger deſto verſtändlicher ſeyn mögte, hat *Wright* in dieſer zweyten Ausgabe eine Ueberſetzung des *Zamorano Com-*

Compendio (f. 1585) hinzugefügt; und etliche Fehler in dem Original verbeſſert; auch befindet ſich dabey eine Tafel von der Abweichung der Magnetnadel, die an verſchiedenen Orten der Erde beobachtet worden. Der Verfaſſer ſucht durch dieſe Tafel zu beweiſen, daſs die Abweichung der Magnetnadel durch einen magnetiſchen Pol verurſacht werde.

Die dritte Ausgabe von dieſem Werk lieſs *Joſeph Moxon* 1657 drucken, in derſelben iſt die Vorrede weggelaſſen, und dafür die vorerwähnte Abhandlung von *Wright*, *the Haven-finding Art* und deſſen allgemeine Karte mit den Verbeſſerungen, die ſeit der Zeit gemacht worden ſind, hinzugefügt. *Wright* bekam von der oſtindiſchen Compagnie jährlich 50 L. (eine nicht unbeträchtliche Summe zu der Zeit,) um Vorleſungen über die Navigation zu halten.

1600.

Den 30. Sept. gab die Stadt Middelburg eine Aſſecuranz-Verordnung heraus, die 1689 den 10. Dec. abgeändert iſt. Auch ſind nachher noch Zuſätze hinzugekommen, womit ſie 1719 und 1726 publicirt wurde.

1601.

Scheint in England die erſte Verordnung, wegen beſſerer Einrichtung der Aſſecuranzen, gegeben zu ſeyn. Aus derſelben iſt aber zu ſchlieſſen, daſs ſie auf dieſer Inſel ſchon lange bekannt geweſen. In den folgenden Zeiten ſind verſchiedene Verordnungen einzelne Puncte der Aſſecuranzen betreffend gemacht worden, allein an einer ausführlichen Aſſecuranz-Ordnung fehlt es England noch.

1602.

De Syria Arte de verdadera Navegacion. 4to. *Valencia.*

1603.

Petr. Peckii Commentaria in omnes titulos ad rem nauticam pertinentes. 8. *Hag. Comit.*

Dieſes in Anſehung der Seerechte practiſche Buch kam 1647. Amſt. 8vo. mit *Arn. Vinnius* Anmerkungen heraus. Eine andere Edition beſorgte *Joh. Laurentius*? Amſt. 1668. 8vo., der zu des Vinnius Anmerkungen noch die ſeinigen hinzufügte.

1604.

Wurde die erſte Aſſecuranz-Ordnung der Stadt Rotterdam bekannt gemacht, welche 1635 und 1655 verbeſſert, 1721 den 22. Jan. aber ganz umgeändert und neu verfaſst worden. Auch 1725, 1726 und 1728 gieng damit eine Veränderung vor, ſ. *Ordonnantie op het Stuck van Aſſecurantie ende van Avarye mitsgaders Zee-Zaken, gearreſteert d.* 28. *Jan.* 1728. 4to. *Rotterd.* 1731.

1606.

a) *Simam de Oliveira Arte de Navegar. Lisb.* 4to.

b) *Andr. Garcia de Cespedes. Regimiento de Navegacion y Hydrografia. fol. Madrid.*

Ein brauchbares Werk. Der Verfaſſer war Nachfolger des *Roderigo Zamorano.* ſ. 1585.

1607.

Nautica Mediterranea di Bartolomeo Creſcentio Romano. All'Illuſtriſſ. E. Reverendiſſ. S. Card. Aldobrandino. Nella quale ſi moſtra la fabrica delle Galee, Galeazze, e Galeoni con tutti i lor armamenti, ufficij, & ordini & il modo di far vogar una Galea à tutti i tranſiti del mar con ſolo vinti remieri. Si manifeſta l'error delle Charte mediterranee e degli Aſtrolabij, e Balleſtriglie, e da dove eſſi errori procedono, dando poi la vera Charta, & altro piu giuſto, e facile Aſtrolabio, e Balleſtriglia, con una Buſſola ch'in neſſun meridiano gregheggi, ò maeſtreggi. S'inſegna l'arte del navigar nell'uno, e l'altro mare, levando molti errori che ſono in uſo, & il modo di navigar per la longitudine. Si diſputa il fluſſo & reflusſo, e le proprietà della calamita con molte eſperienze; e ragioni probabili. Vi è il calendario Nautico e Romano, e molti vaghi Iſtrumenti appartenenti alla Navigatione. Le Stratagemme, & ordinanze navali con diverſe arme da combatter, & un Archibugio, che tira ſenza fuoco, e fà il medeſimo ribombo, e paſſata. Si moſtra il modo di ſpiantar i Corſari, e vincer il Turco. Fabricar gli Adarſenali, e Porti: e gli Iſtrumenti da nettargli. Cavar fuori le navi affondate. Ed un Portolano di tutti i porti da ſtantiar Vaſcelli co i loghi periculoſi di tutto il Mare Mediterraneo. In Roma.

Den Inhalt dieſes Werks ſieht man ſchon aus dem langen Titel. Was die erſte Abhandlung an-

anbetrift, Galeeren, Galeaſſen und Galeonen zu bauen, ſo iſt ſolche blos prakiſch, und zeigt, wie elend es damals um dieſe Kunſt beſtellt war; pag. 240. redet der Verfaſſer von den verſchiedenen Methoden, die Longitudo vermittelſt des Kompaſſes zu finden, und p. 244. ſchlägt er ein Inſtrument vor, den Weg des Schiffs zu meſſen, welches von denjenigen, die *Leon Battiſta degli Alberi*, *N. Tartaglia* und *Giacomo Beſſone* vorher erfunden hatten, unterſchieden iſt. Der Verfaſſer zeigt häufig die von *Medina* gemachten Fehler an, verbeſſert ſie aber ſelten. Auſſer den Schriften des *Nonius* und *Medina* wird auch ein *Trattato di Navigatione* von *Agoſtino Ceſareo* erwähnt, und *Il Carteggitore* von *Nicolò Sagri*; letzteres war aber noch nicht gedruckt.

1608.

a) *Adriani Metii Alcmar. Inſtitutionum Aſtronomicarum Tomi tres, in quibus præcepta & praxis per Sphæram cum ſolidam ac planam, tum Triangulorum doctrinam partim in planiſphæris (quod a nemine hucuſque traditum) partim numeris exhibitam declarantur & exemplis Geometricarum figurarum (nova & facili ratione) Tabulisque Aſtronomicis exercentur, quibus acceſſit Tractatus de novis Autoris inſtrumentis & modo quo ſtellarum fixarum ſitus motusque ſolis per eadem obſervantur. Franck.* 1608 & 1609. 8vo.

Wir haben ſchon 1594 von dieſem Werke geredet.

b) *Hypomnemata mathematicæ. Hoc eſt eruditus ille pulvis, in quo ſe exercuit Illuſtriſſimus, Illuſtriſſimo & antiquiſſimo ſtemmate ortus Princeps ac Dominus Mauritius Princeps Auriacus &c. A Simono Stevino conſcripta, & è Belgico in Latinum, à Wil. S. N. converſa. Lugd. Batav. Ex officina Joannis Patii, Academiæ Typographi.* 2 *Tom. fol.*

Dieſes Werk wurde eigentlich von *S. Stevin* zum Gebrauch des Prinzen Mauriz verfertigt. In dem Theil, welcher die Navigation betrift, handelt er von der Kunſt, nach einem gröſsten Cirkel zu ſegeln, und zeigt, wie man auf eine ganz mechaniſche Weiſe die Windſtriche oder Rhumben auf einer Kugel zeichnen kann; auch lehrt er die beyden von *Wright* verfertigten Tafeln der Latitudo und der Rhumben accurater zu beſchreiben. In einem Appendix empfiehlt er den *Hues*, und zeigt einen Fehler des *Nonius* in Anſehuug der Rhumben an; auch behauptet er einen Fehler in *Wrights* letztern Tafel entdeckt zu haben, allein *Wright* hat in der zweyten Ausgabe ſeines Buchs hinlänglich bewieſen, daſs Stevins Einwürfe von ſeiner ſchlechten Rechnungsart herrührten. In *Simon Stevins Caſtramentatio Lugd.* 1633. findet man etliche Liſten, wie damals Schiffe armirt und beſetzt waren.

c) In dieſem Jahr wurde das ſchwediſche Geſetzbuch Carl IX. gedruckt, der VI. Titel handelt vom Seerecht; im ſchwediſchen Recht Guſtav Adolphs von 1618 aber, der VII. Eine lateiniſche Ueberſetzung davon hat *Joh. Loccenius* 1674 herausgegeben. Von eben dieſem Könige Carl IX. ſind noch verſchiedene einzelne Verordnungen vorhanden, Die vornehmſten davon ſtehen bey *Jo. Marquardo de iure mercatorum. T. II. p.* 373. *ſq.* und 705. *ſq.* Das vornehmſte ſchwediſche Seerecht aber iſt das, ſo König Karl XI. im Jahr 1667 bekannt machen laſſen.

1610.

a) *Junghanſens Kriegsordnung zu Waſſer und zu Land.* 4to. *Speyer.*

b) *Gottfr. Smollii Trias maritima. Hamb.* 12mo.

1612.

a) *Gaspar Ferreira Reiman Piloto mor Roteiro da Navegaçao e carreira da India com ſeus caminhos, derrotas, ſinaes, aguagens &c. Lisb.* 4to.

b) *Duarte (natural de Lisboa) Contrato cerca de las fabricas de las naves &c. Lisb.*

c) *Iſtruzzione appartenente al Capitano dei Vaſcelli quadri, cioè Arte del navigare da Falconi.* 4to. *Firenze.*

d) *Rotæ Genuæ de mercatura & rebus ad eam pertinentibus Deciſiones.* 4to. *Frſt.* 1669. *Amſt.*

Die bürgerlichen Statuten wurden ſchon 1610 publicirt, es befinden ſich darin einige Capitel, die die Aſſuranz und Seefarth betreffen.

1614.

a) *L'Armata navale del Capitano Pantero Pantera. Roma* 4to.

b) Der

b) *Der ehrbaren Hänſe-Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht, wornach ihre Bürger, ſonderlich die Schiffs-Rheder und Befrachter, Schiffer und Schiffsvolk ſich zu verhalten haben. Lübeck. Hamburg* 1661. 4to. *Bremen* 1687 und 1688.

Nach Errichtung des Hanſeatiſchen Bundes bewilligten die zum Bunde gehörigen Städte, auf dem im Jahr 1591 zu Lübeck gehaltenen allgemeinen Hanſe-Tag, eine vollſtändige Schiffs-Ordnung. Man findet dieſelbe auch in *Clairac Us & Coutumes de la mer.* In dieſem Jahr 1614 wurde ſie aber unter gewiſſe Titel gebracht, und den 23. May vermehrt herausgegeben. *Kürike ius maritimum. Hamb.* 1667. iſt ein Commentar derſelben.

Dieſes Recht wird noch, inſoferne durch neuere Verordnungen und Landesgeſetze dieſer oder jener Artikel nicht abgeändert worden, in den Hanſee-Städten ſowohl, als in den mecklenburgiſchen, preuſsiſchen, curiſchen und liefländiſchen Handelsſtädten, bey Entſcheidungen in Seeſachen zum Grunde gelegt.

c) *Raphe Handſon Tranſlation of Pitiſcus Trigonometria. Lond.*

In den Nautiſchen Aufgaben, welche ſich bey dieſer Ueberſetzung als ein Anhang befinden, löſet der Verfaſſer jede in der Navigation vorkommende Frage auf, indem er arithmetiſche Berechnungen bey *Wrights* Tafel der Latitudo oder der Meridional-Theile, wie man ſie nachher nannte, gebraucht. Obgleich die von *Wright* erfundene Methode, die Veränderung der Longitudo eines Schiffs zu finden, ſehr brauchbar iſt, ſo ſchlug doch *Handſon* zwey Wege vor, wie man ſolche durch Näherung finden kann, ohne dabey *Wrights* Eintheilung der Meridianlinie nöthig zu haben. Der eine beſtand darin, die mittlere arithmetiſche Proportional-Gröſſe zwiſchen den Coſinuſſen beyder Latituden zu ſuchen, und die andere eben dieſelbe Gröſſe zwiſchen ihren Secanten; doch entfernt ſich dieſe letztere mehr von der Wahrheit, als die erſtere. *Handſon* zeigt ferner durch arithmetiſche Berechnungen, in wieferne jedes dieſer Compendien mit der Wahrheit übereinſtimmt, und wie fehlerhaft dagegen die Berechnungen, welche nach den Grundſätzen der platten Karte gemacht werden, ſind.

Man hat noch eine andere Näherungs-Methode, welche die Berechnung der mittlern Latitudo genannt wird, und die, obgleich ſie nicht ſo richtig iſt, als die ebengeſagte, wo man die mittlere arithmetiſche Proportional-Gröſſe zwiſchen den Coſinuſſen ſucht, doch von den Seefahrern faſt allgemein angewandt wird, weil die Berechnung weit leichter iſt. Die Methode, die mittlere arithmethiſche Proportional-Gröſſe zwiſchen den logarithmiſchen Coſinuſſen zu ſuchen, welches eben ſo viel iſt, als die mittlere geometriſche zwiſchen den Coſinuſſen ſelbſt, iſt nachher ungefähr im Jahr 1630 von *John Baſſat* vorgeſchlagen worden, und dieſe hat bey hohen Latituden einen Vorzug; ſie wurde nach dem Tode des Erfinders in dem Appendix zu *Polters Pathway to perfect ſailing* bekannt gemacht.

Die Berechnung nach der mittlern Latitudo wird allezeit einen kleinern Werth geben, als die wahre Veränderung der Longitudo iſt; ſucht man aber die mittlere geometriſche Proport. Zahl, ſo wird derſelbe zu groſs, und nimt man die mittlere arithmetiſche Proportional-Zahl ſo wird er bey Latituden über 45 Grad zu klein, und bey Latituden unter 45 Grad zu groſs; inzwiſchen wenn die Veränderung der Latitudo nicht beträchtlich iſt, ſo geben alle dieſe Methoden einen ziemlich genauen Werth von der wahren Veränderung der Longitudo.

d) *Mirifici Logarithmorum Canonis deſcriptio Authore ac inventore Joanne Nepero Barone Merchiſtonii &c. Scoto Edinburg.* 4to.

Eine für die Schiffskunſt ſo wichtige Erfindung, als die Logarithmen ſind, verdient allerdings, daſs wir etwas umſtändlicher davon reden, und die vornehmſten Werke erwähnen, welche ſeit der Erfindung bis jetzt darüber geſchrieben worden ſind:

Kepler in ſeinen *Tabulis Rudolphinis, Cap.* 3. bemerkt, daſs *Juſt Byrgen* ſchon lange vorher, ehe Neper ſeine Erfindung herausgegeben, den Weg zu den Logarithmen gezeigt habe, welches ich daheim geſtellt ſeyn laſſe. Nach dem Tode Nepers im Jahr 1619 wurde die zweyte Ausgabe mit ſeinen Verbeſſerungen der ſphäriſchen Trigonometrie gedruckt. Eine andere Form von Logarithmen hatte Neper dem *Henry Briggs*, Ptofeſſor der Geometrie zu London, mitgetheilt, welchem dieſelbe ſo wohl gefiel, daſs er eine groſſe Tafel davon berechnete, die er im Jahr 1624 zugleich mit ſeiner *Arithmetica logarithmica* herausgab. Von dieſem letzterm Werk lieſs *Adrianus Vlacq* 1628 zu *Tergou* eine neue Ausgabe drucken, worin er die Zahl der Logarithmen bis 100000 berechnet hatte. Doch

haben dieſe Logarithmen nur 10 Decimalſtellen, da hingegen die Briggsſchen 14 haben. Die Vlacqſchen Tafeln wurden auch 1631 mit einer Erklärung in engliſcher Sprache zu London herausgegeben. Da Briggs 1617 eine Probe ſeiner ebengeſagten Logarithmen von ungefähr 1000 natürlichen Zahlen für ſeine Freunde hatte drucken laſſen, ſo berechnete nach dieſem Beyſpiel *Edmund Gunter*, Briggs College in der Aſtronomie, eine Tafel der künſtlichen Sinuſſe und Tangenten für jede Minute des Quadranten, welche er 1620, als die erſte in ihrer Art, herausgab, und die auch der Ausgabe ſeiner Werke, welche 3 Jahr nachher erfolgte, hinzugefügt wurde. 1633 lieſs *Vlacq* ſeine *Trigonometria artificialis* drucken, wobey ſich ebenfalls logarithmiſche Tafeln der Sinuſſe und Tangenten für jede 10 Secunden des Quadranten befinden, und dieſe ſind in Anſehung der Richtigkeit, eben ſo berühmt, als die *Sherwinſche* erſte Ausgabe vom Jahr 1706, und diejenige des *Gardiner*, vom Jahr 1742. *Van Schoten* hat ebenfalls 1627 zu Amſterdam Tafeln der natürlichen Sinuſſe, Tangenten und Secanten drucken laſſen, worin ſich nicht ein einziger Druckfehler befinden ſoll.

Gunter war der Erfinder der berühmten Skale, die von ihm den Namen Gunter-Skale hat, und ſowol in der Navigation, als auch in mehrern Theilen der Mathematik, von ungemeinen Nutzen iſt. Man findet auf dieſer Skale die logarithmiſchen Linien für die Zahlen, wie auch für die Sinuſſe und Tangenten der Bogen gezeichnet. Zu demſelben Endzweck verbeſſerte Gunter auch den Sector, deſſen Gebrauch *Robert Hood* in einer Abhandlung 1598 gezeigt hatte; auch zeigte er, wie man mit dem Iacobsſtab (*Croſs - Staff*) rückwärts eine Beobachtung machen kann, wobey der Fehler, welcher von der Excentricität des Auges herrührt, vermieden wird. Günter beſchreibt auch ein Inſtrument von ſeiner Erfindung, welches er *Croſs-Bow* nennt, und womit man die Höhe der Sonne und Sterne beobachten kann; es ſind dabey etliche Erfindungen angebracht, vermittelſt welcher man deſto leichter die Latitudo aus den Beobachtungen findet. *Gunter* ſtarb 1626 in einem Alter von 45 Jahr, ſeine Werke ſind verſchiedenemal mit Zuſätzen gedruckt worden. Die zweyte Edition kam 1636 heraus, die letzte und vollſtändigſte aber iſt die fünfte vom Jahr 1673.

Die Erfindung der Logarithmen wurde in Frankreich durch *Edmund Wingate* bekannt gemacht. Derſelbe lieſs, da er 1624 nach Paris ging, zwey kleine Abhandlungen in franzöſiſcher Sprache drucken, und dedicirte ſie beyde Gaſton, dem einzigen Bruder des Königs. In der erſten zeigt er die Einrichtung der Gunter-Skale, und in der andern den Gebrauch der Tafeln der Logarithmen und der künſtlichen Sinuſſe und Tangenten, die nach der neuern Methode des Nepers geformt waren, die Wingate zwar dem Briggs zueignete, welches aber doch ein Irrthum iſt, wie aus der Dedication von *Nepers Rabdologia* 1616, und aus dem, was *Briggs* ſelbſt in der Vorrede zu ſeiner *Arithmetica logarithmica* ſagt, erhellet.

William Oughtret projectirte dieſe Skale auf einen Zirkelbogen, und zeigte davon den Gebrauch in einer Abhandlung, die 1633 unter dem Titel *The circle of Proportion* gedruckt wurde, wobey in einem Appendix verſchiedene wichtige Aufgaben in der Navigation abgehandelt ſind. Man ſehe *Seth Partridge's Uſe of the double ſcale* 1662.

Thom. Addiſon ſcheint die logarithmiſchen Tafeln zuerſt auf die Schiffskunſt angewandt zu haben, wie ſeine Abhandlung, *Arithmetical Navigation*, die 1625 gedruckt wurde, zeigt.

Die vorzüglichſten und beſten logarithmiſchen Tafeln und dahin gehörender Werke, deren Einrichtung und Gebrauch in Käſtners aſtronomiſchen Abhandlungen, zweyte Sammlung. Götting. 1774. 8vo. umſtändlich gezeigt wird, ſind folgende:

1) *Gellibrand Trigonometria Britannica Goude* 1633. *fol.*

2) *Roes* und *Wingates Tabulæ Logarithmeticæ or two tables of Logarithmes.*

3) *Tables des Sinus, Tangentes, Secantes & de leur logarithmes avec la conſtruction de ces tables* u. ſ. w. *par M. Rivard. Paris* 1743. 8vo.

4) Des Hrn. von *Oppel Markſcheidekunſt*, die ohne ſeinen Namen 1749 in 4to. zu Dresden herausgekommeu.

5) *Sherwin's Mathematical-Tables contrived after a moſt comprehenſive method &c. by W. Gardiner. Lond.* 1742. Die zweyte Ausgabe hievon iſt unter dem Titel *Tables of Logarithmes for all Numbers from* 1 *to* 102100 u. ſ. w. Lond. 1742. klein folio.

bekannt,

bekannt, und beyde Ausgaben ſind äuſſerſt ſelten.

6) *Tables de Logarithmes contenant les logarithmes des nombres depuis* 1. *iusqu'à* 102100. *& les Logarithmes des Sinus & des Tangentes de* 10 *en* 10 *Secondes pour chaque degré du quart de cercle avec differentes autres Tables publiées ci devant en Angleterre par M. Gardiner. Nouvelle Edition, augmentée des Logarithmes des Sinus & Tangentes pour chaque Seconde des quatre premiers degrés à Avignon chez Aubert* 1770. Klein folio. 3 Alph. 5 Bogen.

7) *J. Sherwin's Mathematical-Tables contrived in an easy and comprehenſive manner — — — the fifth edition reviſed, corrected and improved by Samuel Clark. Lond. Mount and Page* 1770, 1771. 8*vo.* Die letzten zwey Blätter füllen Tafeln, die nur zur Schiffskunſt brauchbar ſind. Des Unterſchiedes zwiſchen Latitudo und Departure, ſind die Abtheilungen des Kompaſſes auf Grade gebracht.

8) Clausbergs, auf mehr Ziefern berechnete Logarithmen. (in *C. von Clausberg demonſtrativer Rechenkunſt.*) Leipz. 8v.

9) *Logiſtica aſtronomo logarithmica. Das iſt die in logarithmiſche Tabellen verfaſste Sexagenrechnung, — — — ans Licht gegeben von M. Joh. Jacob Zimmermann, Matheſeos cultore & Informatore; in der Kunſtrechnungsübenden Societät dem Zierenden genannt. Hamb.* 1691. 136 Octavſeiten.

10) *Tabulas per univerſam Matheſin apprime utiles. Wittenberg* 1662.

11) *Mirifici Logarithmorum Canonis deſcriptio Authore ac inventore Joanne Nepero Barone Merchiſtonii &c. Scoto Edinburg* 1614. 4*to.*

12) *Urſias* Ausgabe von Nepers Logarithmen. Dieſe befindet ſich in *Benjaminis Urſini Sprottav. Sileſ. Curſus Mathematico practici. Vol. Primum. Coloniæ* 1618. 8*vo.*

13) *Joh. Kepleri Math. Cæſ. & Jacobi Bartſchii, tabulæ manuales logarithmicæ — — quibus acceſſit in hac editione introductio nova, curante Joh. Caſp. Eiſenſchmid. Argent.* 1700. 8*vo.*

Auſſer dieſen angeführten, verdienet noch eine Ausgabe von Gardiners Tafeln durch *Callet* erwähnt zu werden, welche wegen ihrer vortreflichen Einrichtung und Abſetzung der Differenzen ſehr zu empfehlen ſind. Der Titel davon iſt folgender: *Tables portatives de logarithmes publiées à Londres par Gardiner, augmentées, & perfectionnées dans leur diſpoſition par M. Callet, & corrigées avec la plus ſcrupuleuſe exactitude: contenant les logarithmes des Nombres, depuis* 1. *jusqu'à* 102960, *les Logarihmes des Sinus & Tangentes de ſeconde en ſeconde pour les deux premiers degrés, & de* 10 *en* 10 *ſecondes pour tous les degrés du quart de cercle &c. Paris* 1783. 8*vo.* Am Ende dieſes Werks befinden ſich etliche Tafeln unter dem Titel: *Recueil de quelques tables propres à faciliter la méthode de M. le Chevalier de Borda, pour determiner les longitudes en Mer.* Dieſe Tafeln ſind aus verſchiedenen Bänden der *Connoiſſance des temps* geſammlet worden, und erleichtern die Bordaiſche Methode ungemein.

Im Jahr 1764 wurden auch zu Stockholm Tafeln gedruckt, unter dem Titel: *Logarithmiſche Tabellen für Seefahrer, über den Unterſchied in der Breite und Abweichung, auf Minuten und Zehendtheile, nebſt Halleys verbeſſerten Tabelle, über die Winde der ganzen Welt.* 8*vo. Stockh.*

1616.

Advyſen Certificatien ende Gewijsdens, rakende het vergoeden van de Schade, die de Binnelandtſe Schepen malkanderen dan doen. 4*to. Amſt.*

1617.

Domingos Fernandes. Roteiro da coſta da Angola. Befindet ſich noch im Mſcpt.

1619.

a) *Jul. Pacii de Dominio Maris Hadriatici diſceptatio inter Hiſpania & Venetia.* 8*vo. Lugduni.*

b) *Joh. Sibrandi urbis Lubecæ & Anſeaticarum nec non Imperialium civitatum iura publica.* 4*to. Roſtock.*

1622.

Carl Molloy de jure maritimo & navali, or a treatiſe of Affairs Maritime and of Commerce.

Dieſes allgemein geſchätzte Buch kam auch 1701, 1707, 1722, 1744 und 1789 zu London in 2 Bänden 8vo. heraus.

1623.

a) *W. Janſsen Licht der Zeevaart, inhoudende de Beſchryving van de Zee-Kuſten van de Middelandſche Zee.*

b) *Hamburgiſche Admiralſchaft-Ordnung.*

1624.

a) *Valentim de Saa Cosmografo mòr do Reyno natural de Lisboa Regimento da Navegaçam e derrota da Coſta de Guinea. Lisb.* 4to. Von demſelben Verfaſſer ſind auch verſchiedene *Derroteiros* vorhanden.

b) *Willebrordi Snellii à Royen. R. F. Typhis Batavus ſive hiſtiodromice de navium curſibus & Re navali. Lugd. Bat. ex officina Elzeviriana.* 4to. *fig.*

Der Verfaſſer war Profeſſor yu Leyden, und ſeine etwas dunkel geſchriebene Abhandlung der Navigation iſt nach *Wrights* Plan. In der Einleitung lobt er den *Nonius*, *Mercator*, *Stevin*, *Hues* und *Wright*. In der erſten Abhandlung redet der Verfaſſer von den Schiffen der Alten, und in den beyden folgenden handelt er die Navigation ab. Etliche haben aus Unwiſſenheit die vornehmſten Entdeckungen des *Wright's* dem *Snellius* zugeſchrieben; z. E. *Albert Girard*, welcher 1634 eine franzöſiſche Ueberſetzung von Stevins Werken mit Noten herausgab, bemerkt in einer derſelben, daſs Snellius, was er *Tabulæ canonicæ Parallelorum* nennt, auf Minuten bis 70 Grad berechnet haben ſollte. Da doch Wright ſchon 1610 eine ſolche Tafel bis 89 Grad 59 Minuten hearbeitet hatte, und demungeachtet ſagt *Lagni* in den *Memoires de l'Acad. Royale des Sciences à Paris* 1703, indem er von der verbeſſerten Karte ſpricht, *c'eſt Willebrord Snellius qui en eſt l'inventeur.* Jetzt eignen die Franzoſen dem *Wright* aber dieſe Erfindung zu, *c'eſt qu'on appelle les cartes réduites, invention admirable de la quelle on eſt redevable à Eduard Wright quoiqu'on l'ait ſouvent attribuée à Mercator. Hiſt. de l'Acad. Roy des Sciences. A.* 1753. *p.* 275. Dieſer Snellius hat aber zuerſt das Geſetz der Strahlenbrechung entdeckt. Es iſt dieſe Entdeckung zwar niemals durch den Druck bekannt gemacht; allein *Voſſius* giebt in ſeinem Werke, *de natura Lucis*, ſichere Nachricht davon.

1626.

Ordonnantie ende Willekeuren der Stadt Amſterdamme gemaekt op't Stuck van de Aſſecurantie. 4. *Amſt.*

1628.

Antonio de Naxarra Navegacion eſpeculativa y practica. Lisb.

Der Verfaſſer hat die Tafeln der Sonne und Fixſterne, nach *Tycho de Brahe* Beobachtung, etwas verändert. In Anſehung der Navigation ſagt er aber nichts weiter, als was ſchon *Nonius* und *Cespedes* vorher gelehrt hatten.

1629.

Architectura Navalis. Das iſt von dem Schiff-Gebäw, Auff dem Meer und Seekuſten zu gebrauchen. Und Nemblich, In was Form und geſtallt, Fürs Erſte, Ein Galea, Galeazza, Galeotta, Bergantino, Filucca, Fregata, Liudo, Barchetta, Piatta: Zum Andern, Ein Nave, Polaca, Tartana, Barcone, Caramuzzala, und ein gemeine Barca (welche ſamptlich zu Krieg: und Friedens Zeitten an jetzo in den vornembſten Meer Porten zu finden:) nach verſtändlicher, gewiſſer Regul, und unfehlbarer beſtändiger Ordnung ſollen erbawen werden. Allen, Auff dem Meerpracticirten Liebhabern, wie auch den Bawmeiſtern und Mahlern zu Wolgefallen und ſonderbahren Nutzbarkeiten; Auß ſelbſt geſehenen, und mit allem Fleiß zuſammen getragenen, und auffgezeichneten Wercken: Neben kurtz-widerholter Fürbildung der in Anno 1571 *zwiſchen den Chriſten und Türcken fürgegangenen, hochernſtlichen, Anſehnlichen Meerſchlacht; Sampt vielen Abriſſen; und noch darüber.* 20. *dem Natural gar ähnlich- und recht Conterfehtiſchen Kupfferſtücken, complirt, außgerüſtet, und in gegenwärtigen Corpore gantz Eygentlich beſchrieben, durch Joſephum Furtenbach. Mit Röm. Kay. May. Freyheit in*

12 *Jahren nicht nach zu trucken. Getruckt in deß Heiligen Römiſchen Reichs Statt Vlm, durch Jonam Saurn, Beſtellten Buchtruckern daſelbſten. Anno M.DC.XXIX. folio.*

Dieſes Werk verdient blos des Alterthums wegen angeführt zu werden. Es enthält auf 134 Seiten eine äuſſerſt kurze Beſchreibung von der damaligen Bauart und Einrichtung, der in in der mittelländiſchen See gebräuchlichen Fahrzeuge, wobey der Verfaſſer die italieniſchen Kunſtwörter auf eine ſehr auffallende Weiſe anbringt. Diejenigen Dinge aber, die er nicht auf Italieniſch zu benennen wuſste, giebt er deutſche Namen, die in der Seeſprache gänzlich unbekannt ſind. Ueberhaupt zeigt dieſes Werk, daſs der Verfaſſer vom italieniſchen Schiffbau nur äuſſerſt ſuperficielle Kenntniſſe gehabt, und vom Deutſchen oder Holländiſchen gar nichts verſtanden hat.

1630.

Rütg. Rulants Erledigung einer ſchweren in Aſſecurations-Sachen vorgeſtellten Frage: Ob, wenn einer auf ein Schiff verſichern läſst, aber keine Præmium bezahlt, und hernach zur See Schaden erfolgt, alsdann denſelben, er als Aſſecuratus, von denen Aſſecuratoribus mit Recht Vergütung zu fordern vermöge. 4. *Hamburg.*

1631.

a) *W. J. Blaeuw's Zeeſpiegel, III Deele. Amſt. folio.*

Dieſes Werk wurde auch 1637 und 1640 gedruckt.

b) *Adrianus Metius Primum mobile. Amſt.*

c) *Peter Vernier. La Conſtruction & les uſages du nouveau quadrant mathematique. Bruſſel.*

Dieſe Abhandlung enthält die Beſchreibung von der vortheilhaften Eintheilung des Quadranten, der man nach dem Erfinder den Namen *Vernier* gegeben hat. Sie iſt eigentlich eine Verbeſſerung derjenigen des *Curtius*, ſo, wie des *Ferrerus* ſeine, eine Verbeſſerung der Eintheilung durch Diagonale iſt, und folgt aus dem erſten *Lemma* des *Clavius* Abhandlung von Aſtrolabien, wie *Pezenas*, in einem Buche, das 1765 zu Avignon unter dem Titel, *Aſtronomie des Marius*, herauskam, bemerkt. Eine umſtändliche Beſchreibung der Vernierſchen Eintheilung des Quadranten findet auch in *Robins mathematical tracts.*

d) *Richard Norwood treatiſe of Trigonometry.*

Eine vortrefliche Abhandlung, wobey die von *Napier* erfundenen Logarithmen allgemein angewand werden. Der Verfaſſer zeigt, wie die Trigonometrie bey den drey vornehmſten Rechnungsmethoden in der Schiffskunſt gebraucht werden kann. *Wright* hatte ſchon bemerkt, daſs es nothwendig war, die Neigung der Geſichtslinie mit in Rechnung zu bringen, welches aber nicht anders geſchehen kann, als wenn man die Gröſſe der Erde kennt. Norwood ſchlug daher verſchiedene Methoden vor, die Gröſſe der Erde zu beſtimmen, und maſs ſelbſt die Weite zwiſchen London und Jork, woraus er berechnete, daſs der Grad eines gröſten Cirkelbogens der Erde 367196 engliſche Fuſs, oder 57300 franzöſiſche Toiſes hielt, welches ſehr genau beſtimmt iſt, wie aus den neuern Verſuchen, die man angeſtellt hat, erhellet. Norwood verbeſſerte hierauf die Eintheilung der Loglinie, wovon er in ſeinem Werke, *The ſeaman's Practice*, das 1637 zuerſt gedruckt wurde, umſtändlich redet. Dieſe verbeſſerte Eintheilung wurde nachher allgemein angenommen. In eben dieſem Tractat zeigt er vortrefliche Methoden, alle Arten Berechnungen in der Schiffskunſt anzuſtellen.

Dieſe beyden Werke des Norwoods wurden lange Zeit, als die vorzüglichſten und beſten, die Schiffskunſt zu erlernen, angeſehen und beſtändig wieder neu aufgelegt. Von dem letztern inſonderheit wurde ein Auszug gemacht, der als ein Handbuch für Seeleute unter dem Namen *Norwoods Epitome* bekannt iſt, und wovon unzählige Ausgaben vorhanden ſind.

Im Jahr 1645 wurde dieſer Auszug von *Henry Bond* veranſtaltet, der dabey *Wrights* Methode, die Meridianlinie einzutheilen, ungemein verbeſſerte. Er folgerte nämlich dieſe Verbeſſerung aus dem Grundſatze, daſs ſich die Eintheilungen verhalten, als die Exceſſen der logarithmiſchen Tangenten der halben reſpectiven Latituden, um 45 Grad über den Logarithmus des Radius erhöhet. Bond erklärte dieſes in der dritten Ausgabe von Günters Werke deutlicher, und dieſelbe Materie iſt von *James Gregory of Aberdeen* in ſeinen *Exercitationes Geometricæ. London* 1668, und nachher von *Dr. Halley* in den *Philoſoph. Tranſ.* 1695. *No.* 219., wie auch von *Roger Cotes* in ſeinen *Logometrio* (*Phil. Tranſ.* 1714. *No.* 388.) genauer nachgeſpürt worden.

Nor-

Norwoods *Seaman's practice* wurde jederzeit ohne Zusätze wieder abgedruckt, nur bey der zwölften Ausgabe, die 1676 nach dem Tode des Verfasser bekannt gemacht wurde, schaltete man folgendes mit kleinen Buchstaben ein: (*About the year* 1672 *Monsieur Picart has published an account in French, concerning the measure of the Earth, a breviate whereof may be seen in the Philosoph. Transf. No.* 112. *wherein he concludes one degree to contain* 365184 *English feet, nearly agreeing to Mr. Norwood's experiment.*) und diese Anzeige findet man auch in allen spätern Ausgaben, wovon noch eine 1732 gedruckt wurde. Norwoods Ausmessung der Erde ist fast von allen, die von der Schiffskunst geschrieben haben, empfohlen worden; unter andern bald nach ihrer Bekanntmachung, von *Henry Bond*, in einer Note, die p. 107. in seinem *Seaman's-Kalender* steht, den er verbessert herausgab, und der bis auf heutigen Tag von allen Seeleuten geschätzt wird. Ebenfalls von *H. Philips, Joh. Collins, Joh. Newton, John Seller, John Brown*, und andern mehr. Dem *Isaac Newton* aber ist diese Ausmessung in seiner Jugend nicht bekannt gewesen. *Norwoods Seamans Companion* kenne ich blos dem Titel nach, es ist 1671 gedruckt, wahrscheinlich ist dieses aber nicht die erste Ausgabe.

1633.

a) *Thomæ Rivii Historiæ navalis antiquæ, libri IV. Lond.* 8vo. Derselbe Verfasser gab auch 1642 zu London seine *Historiæ navalis mediæ. Libri III.* 8vo. heraus.

b) *Hugo Grotius de mari libero & Pauli Merulæ de Maribus.* 16mo. *Lugd. Batav.*

1634.

a) *Cornelius Janß Lastmans Beschryvinge van de Konst der Stürliden. Amst.* 4to.

Dasselbe Werk wurde 1642 aufs neue zu Amsterdam gedruckt. 1661 gab es *P. Karsseloom* heraus, und 1675 wurde es von *Frans van der Huips* vermehrt und mit einem Anhang begleitet. Eine Ausgabe wurde noch 1702 gedruckt. Eben dieser *Lastman* ist auch Verfasser eines Werks, welches den Titel *De Groote Zeevaart* führt.

b) *Christian III. Forordning om Skibe som udi Danmark ere sat offhende de dato* 1. *Mai.*

c) *E. L. Herekmans Zeevaarts Lof, met Pl. Amst. folio.*

d) *Peter Herigone Cursus mathematicus.*

Der Verfasser war ein Franzose. In der Dedication des 4ten Theils an den Marschall *Bassompire* sagt er: *Artem navigandi in censu Mathematices non reposuere plerique nostrum, neque sane in hunc ordinem ascribi meruit, quandiu cæca tantum nautarum praxi celebrata est; nunc vero cum inventis tabulis loxodromicis (quas nos primum Gallis exhibemus) formam certam firmasque leges acceperit sine injuri omitti non potest.*

1635.

a) *Le nouveau Phalot de la mer trad. du flamand par Bardeloos av. f.* 4to. *Amst.*

In welchem Jahr das Original gedruckt worden, ist mir nicht bekannt

b) *Henry Gellibrand. A Discourse mathematical on the variation of the magnetical Needle.* 4to. *Lond.*

Der Verfasser war Gunters Nachfolger, die verschiedenen Abweichungen der Magnetnadel entdeckte er, indem er die Beobachtungen, welche von *Burrow, Gunter* und von ihm selbst gemacht worden, zusammen verglich. In der *Histoire de l'Acad. des Sc. à Paris* 1712. *p.* 12. meldet zwar von *Fontenelle*, dass *Peter Gassendi* eigentlich die Abweichung der Magnetnadel entdeckt habe, allein *Gassendi*, sagt selbst, dass ihm, diese Entdeckung von *Gellibrand* mitgetheilt worden, s. *Gassendi opera Vol. II. p.* 152. *Lugd. Bat.* 1628. Seine Entdeckungen wurden auswärts bald bekannt. Der Pater, *Athanasius Kircher*, sagt in seiner Abhandlung, welche den Titel *Magnes* führt, und zu Rom 1641 zuerst gedruckt wurde, dass *John Greaves* ihm davon Nachricht gegeben habe, und führt einen Brief des berühmten *Marinus Marsennus* an, der einen umständlichen Bericht davon ertheilt hat.

Gellibrand ist ebenfalls noch berühmt, wegen seiner Theilnahme an der *Trigonometria Britannica* seines verstorbenen Freundes *Briggs* die 1633 zu Tergou unter Aufsicht des *Adrianus Vlacq* gedruckt wurde. Im Jahr 1635 gab Gellibrand ebenfalls in englischer Sprache sein *Institution Trigonometrical* heraus.

c) *Joh. Selden Mare clausum seu de dominio maris. Libr. II. Lond. follo.* Auch kam es 1636 zu Lond. 8vo. 1636. Lugd. Bat. 4to. 1652.

1652. Lond. folio. heraus Es ſind aber noch mehrere Ausgaben davon vorhanden.

1636.

a) *Gerh. Malyne Conſuetudo vel Lex mercatoria or the ancient Law Merchant. fol. Lond.*

Sowol in dieſem Werke, als auch in *Beawes Lex mercatoria or ancient Law Merchant. fol. Lond.* 1636. findet man viele Nachrichten, welche Seegeſchäfte und Aſſuranzen betreffen. Die beſte Ausgabe von letzterm iſt vom Jahr 1783. Lond. fol. welche von *Thom. Mortmimer* verbeſſert, und 1784 wieder neu aufgelegt worden. Sie führt den Titel: *Wyndh. Beawes Lex Mercatoria rediviva: or the Merchant's Directory being a complete Guide to all Men in Buſſineſs, wheter as Traders, Remitters, Owners, Freighters, Captains, Inſurers, Brokers, Factors, Supercargoes, Agents, Conſiderably improved by Thomas Mortmimer.*

b) *Charles Saltonſtall Navigation. Lond.*

c) *Welwoods Abridgment of all the Sea laws. 8vo. Lond.*

1637.

a) *Cornelius Lerche de mari libero. Lugd. Bat. 4to.*

b) *Jac. Gothofredus de imperio maris deque Jure naufragii colligendi. Gen.*

c) *Bart. Keckermanni Problemata nautica. 8vo. Hardero.*

Derſelbe Verfaſſer erwähnt in ſeiner *Commentatione nautica. tom. 3. ſyſtematis ſyſtematum p. 753. ſeq.* vieles, was die Schiffskunſt der Alten anbetrift, ſo wie auch *Barth. Moriſotus* in ſeinem *orbe maritimo;* mehreres aber findet man davon in *Thom. Rivius Hiſtoria navali antiqua, G. Fournier Hydrographie, Coelius Calcagninus Commentatio de re nautica, Jac. Palmerius Exercit. ad ſcriptores graecos. p. 170. ſeq., Joh. Vincentius Luccheſinius ad Orat. 1. Demoſthenis, Raph. Fabretti ad Columnam Traianam c. 5. p. 119. ſeq., Henric. Kippingius de expeditione maritima, diſſert. prima, Iſaac. Voſſius de triremium & liburnicarum conſtructione diſſ.* Eine ziemlich vollſtändige Sammlung ſowol alter als neuerer Abhandlungen, die ſich in mehrern nicht hieher gehörenden Werken zerſtreuet befinden, und von den Schiffen und der Schiffskunſt der Alten handeln, ſteht in *Jo. Alberti Fabricii Bibliographia antiqua. Hamb. 1760. 4to. c. XVII.*

1638.

Nic. Schaffshauſen de Aſſecurationibus. 4to. Hamb.

1639.

a) *J. Colom vurige Kolom of Zeeſpiegel.*

b) *Hamb. Admiralitäts-Ordnung. 4to.*

1640.

a) *Valentim de Saa Advertencias ſobre o Inſtrumento de navegar do Sol. Lisb.* Der Verfaſſer hat auch eine *Derrota de Portugal para a India* herausgegeben.

b) *Hydrographie ou Examen pour la Navigation trad. du Portugais de Figueiredo par le Bon. Dieppe.*

Das portugieſiſche Original iſt mir blos unter dem Titel, *Hydrographia por Manuel de Figueiredo*, ohne Jahrszahl, bekannt. Dieſer *Figueiredo* hat auch ein *Examen de Pilotes* drucken laſſen.

1642.

a) *Andreæ Senſtlebi Argo ſive variarum antiquarum, navium ſilva. Lipſ. 8vo.*

b) *Tycho Chriſtiani Navigation eller Seglings Konſt. Khvn. 4to.*

Der Verfaſſer war Schiffskapitain zu Königs Chriſtian IV. Zeit.

c) *Antonio Mariz Carneiro, Cosmografo mor do Reino, Regimento de Pilotos e Roteiro das Navegaçoens da India. Lisb. 4to.*

Dieſes Werk wurde 1655 und 1666 zu Liſſabon wieder neu aufgelegt. Derſelbe Verfaſſer lieſs auch 1675 zu St. Sebaſtian eine *Hydrographia curioſa de la Navegacion* drucken, und dieſe beyden Werke haben bis *Pimentels* Zeiten noch immer ihren Werth in Portugal behalten. Es liegt ebenfalls von dieſem *Carneiro* noch ein *Tractatus de abditiſſima & hucusque incognita cauſa marini æſtus. 4to.* im Mſcpt.

d) *Ordonnantie der Steden van Utrecht ende Amſterdam waernae de Schippers van de cleyne Vrachtſchuyten gehouden ſullen weſen te reguleren. 4. Utrecht.*

e) *Gregorio Soares de Brito Tratado da Theorica e Pratica da guerra do mar e terra. Lisb.*

1643.

1643.

a) *G. Fournier Hydrographie, contenant la Theorie & la Pratique de la Navigation. Paris fol.*

Der Verfaſſer war ein Jeſuit, und dieſes Werk iſt nicht allein das vollſtändigſte, welches zu den Zeiten in Frankreich geſchrieben worden, ſondern man findet auch in demſelben manche curioſe hiſtoriſche Nachrichten, die man in andern Schriften dieſer Art vergebens ſucht; doch iſt das Werk überhaupt ſehr weitläuftig, auch hat der Verfaſſer von vielen Sachen, die er blos zuſammengetragen, keine Kenntniſs gehabt. Wenn er z. E. ſagt, daſs einer zu Dieppe die platte Karte verbeſſert habe, und daſs die Holländer dieſe verbeſſerten Karten von den Franzoſen zu machen gelernt, ſo irrt er ſich, weil ſolche Karten ſchon vorher von *Jodocus Hondius* und andern Künſtlern zu Amſterdam geſtochen wurden. 1667 wurde dieſes Werk zum zweytenmal zu Paris gedruckt. Eine andere Ausgabe iſt mir vom Jahr 1679 bekannt.

b) *Joh. Scheffer Diſſertatio de varietate navium. 4to.*

1644.

Richard Polter, The Pathway to perfect ſailing.

Dieſes kleine Werk iſt voller Irrthümer, und ſehr fantaſtiſch und dunkel geſchrieben; unter andern behauptet der Verfaſſer, daſs verſchiedene Magnete den Nadeln auch verſchiedene Abweichungen mittheilen.

1646.

Ruberto Dudleo Duca di Nortumbria Arcano del Mare. II. Tomi. fol. Firenze.

Wir werden bey der zweyten Ausgabe dieſes ſeltenen Werks 1661 umſtändlicher davon reden.

1647.

Ordonnantie ende Seynbrief waer nae hen alle de Schippers ſullen moeten reguleren by Admiraelſchap varende uyt het Vlie ofte Mardiep nae de Sont oft nae Norwegen e. ſ. v. van 1627. T'Amſterdam.

1648.

Sheppard's Touchſtone of common Aſſurance. Lond.

Andere Ausgaben davon ſind mir vom Jahr 1651. 4to. 1669. fol. und 1784. fol. bekannt.

1649.

a) *Hector Albertus Reus Regiſter over Söe Artiklerne. Khv. 8vo.* auch 1739. *Khv. 8vo.*

b) *Baggo Wandals Oculus vigil, vaagendes öje, eller en Gradbog for Söefarende. Khvn. 8vo.*

1650.

a) *Joh. Müller de actionibus rerum in navem receptarum &c.*

b) *Joh. Loccenius de jure maritimo & navali, libri III. Holm.* 1652. *Holm.* 1693. *Bruxel.*

1676 wurde dieſes Werk zu London 8vo. in engliſcher Sprache gedruckt. unter dem Titel: *Treatises of affaires maritime and of commerce.*

c) *J. Colom, vurige Kolom vertoonende de XVII Nederlandſche Provintien. Amſt.*

1651.

a) *J. Colom Trooſt der Zeevaart. Amſt. 4to.*

b) *J. van Loon Voorlooper des Zeequadrants of Ruitkaart. Amſt. 4to.*

c) *John Borough. De ſuperioritate maris angliæ & jure officii admiralitatis in eodem.*

Das Original iſt in altfranzöſiſcher oder normandiſchnr Sprache geſchrieben. *Selden, Coke,* und auch *J. Borough* ſelbſt haben es ins Lateiniſche überſetzt und unter obigem Titel drucken laſſen.

1652.

a) *K. M. Plakat Om Skiepstimmeragiens Förtſätiande. Stokh. 4to.*

b) *Dominion of the ſea, expreſſing the title which the Venetians gave unto the ſole Sovereignty of the Gulph of Venice. 4to.*

c) *J. F. Tjaſsen Zeepolitie der vereenigde Nederlanden 's. Haage. 4to.*

Das Werk wurde 1670 zu Graven-Hage zum zweytenmal *door den Auteur verbetert ende by nae de Helft vergroot* gedruckt. Es enthält eine Sammlung von Placaten und Inſtructionen, welche die holländiſche Marine betreffen.

d) *Henry Phillips Geometrical-Seaman.*

e) *Theod. J. F. Graswinkelii Maris liberi vindiciæ, adverſus Petr. Bapt. Burgum Liguſtici*

güſtici maritimi dominii aſſertorem. 4to. *Hagæ Comit.*

1653.

a) *Gul. Welwood de dominio maris eiusque iuribus.* 4. *Hagæ Comit.*

b) *Barth. Moriſotus Orbis maritimus. Paris fol.*

c) *Theod. J. F. Gräswinkelii Maris liberi vindiciæ, adverſus Gulielm. Welwodum Britannici maritimi dominii Aſſertorem.* 4to *Hagæ Comit.*

1654.

a) *Joh. Scheffer de Militia navali veterum. Upſal.* 4to.

Dieſer in den Alterthümeru ſo erfahrne Mann lieſs auch unter dem angenommenen Namen, *Conſtantius Opellus*, (*Joh. Mollerus, Hypomn. ad Sueciam Litteratam. p.* 460.) einen Brief drucken, (*Epiſtola de triremibus veterum*) worin er des *Marcus Meibomins* Buch *de Triremium fabrica* angreift.

b) *Casp. Matth. Bork de imperio maris.* 4to. *Jenæ.*

c) *John Tap the ſeaman's Kalender.*

1655.

Hans Tangerman, Wechwyſer tho de Kunſt der Seevaert &c. Hamb. 4to.

Der Verfaſſer war Schulmeiſter in Hamburg. Sein Buch iſt äuſſerſt unbedeutend, und ſelbſt die bekannteſten Sachen ſind aus andern Schriften geſtohlen. Etliche Schmähſchriften, die er gegen ſeinen Collegen drucken lieſs, verdienen wegen des beſondern Schulmeiſter-Witzes geleſen zu werden.

1657.

a) *Kong Frederik III. Skibs Artikle.* 4to.

b) *Sutton on extracting foul air out of Ships.* 8vo.

Dieſes nützliche Buch wurde 1749 und 1757 wieder neu aufgelegt. Es iſt auch ins Franzöſiſche überſetzt unter dem Titel: *S. Suthon Nouvelle Methode pour pomper le mauvais air des Vaiſſeaux avec une Diſſertation ſur le ſcorbut par Mead. Trad. de l'anglois. Paris* 1748 8vo.

c) *Henry Phillips Advancement of Navigation.*

1658.

A de Graaf, de ſeven Boecken van de groote Zeevaart, zynde een volkomen klare en konſtige beſchryvinghe der Navigatie. Amſt. fol.

Der Verfaſſer iſt als ein geſchickter Mathematiker bekannt, und am Ende dieſes Werks findet man ſehr künſtliche Aufgaben, die Schiffskunſt betreffend, welche aber blos ſpeculativiſch ſind, und keinen reellen Nutzen ſchaffen.

1659.

a) *Joh. Collin's Navigation by the Plane Scale.* 4to.

b) *Chr. Martini, Slot en Sleutel van de Navigation ofte groote Zeevaart. Amſt.* 4to.

c) *Ordonnantie van't Loon voor de Schippers, varende op haer Beurten van Amſterdam op Hamborg end van Hamb. op Amſt.*

1660.

Ordonnantie ende Inſtructie van de Staten van Hollandt ende Weſt-Vriesland van de Pilotaje, ende Aenkleren van dien waer nae alle aangenomen Loots-Luiden tot Petten. e. ſ. v. haer ſullen hebben te reguleren. Amſt. 4to.

1661.

a) *Arcano del Mare, di D. Ruberto Dudleo, Duca di Nortumbria e Conte di Warwick, diviſo in Libri ſei. Nel primo dei quali ſi tratta della Longitudine praticabile in diverſi modi, d'inuenzione dell'Autore. Nel ſecondo delle Carte ſue generali e de'Portolani rettificati in Longitudine e Latitudine. Nel terno della Diſciplina ſua Marittima e Militare. Nel quarto, dell'Architettura ſua Nautica di Vaſcelli da Guerra. Nel quinto della Navigazione ſcientifica, e perfetta, cioé Spirale, o di gran Circoli. Nel ſeſto, delle Carte ſue Geografiche, e Particolari. Impreſſione Seconda, corretta & accreſciuta, ſecondo l'originale del medeſimo Eccellentiſſimo Signor Duca, che ſi conſerva nella Libreria del Convento di Firenza della Pace, de'Monaci di S. Bernardo dell'Ordine Fulienſe. Con l'Indice Generale di tutta l'Opra, e de'Capitoli,*

e delle Figure, & Istruzione a'Librai per legarle. Alla Serenissima e Glorioſissima Republica di Venetia. In Fiorenza MDCLXI. Nella Nuova Stamperia per Giuseppe Cocchini, all'Insegna della Stella. All'istanza di Jacopo Bagnoni & Anton Francesco Lucini. Con Licenza de'Superiori. III. Vol. folio.

Die erste Ausgabe wurde 1646 ebenfalls zu Florenz gedruckt, aber *nella Stamperia di Francesco Onofri* und dem *Serenissimo Ferdinando Secondo Gran Duca di Toscana* dedicirt. Sowol die erste als die zweyte Ausgabe besteht aus drey Bänden in folio, und sind äusserst selten, weil sie wahrscheinlich niemals verkauft, sondern blos als Geschenke ausgetheilt worden sind. Die Bände der ersten Ausgabe sind von verschiedenem Format. Der erste ist in gewöhnlichem Folio, und enthält zwey Theile oder die ersten vier Bücher. Der zweyte ist in gross Folio, und enthält das fünfte Buch oder den ersten Theil des dritten Bandes. Der dritte ist aber Atlas-Format, und enthält den zweyten Theil des dritten Bandes oder das sechste Buch. Die drey Bände der zweyten Ausgabe sind sämmtlich Atlas-Format. Der erste Theil davon enthält den Text der sechs ersten Bücher, und in den beyden andern befinden sich die dazu gehörigen Kupferstiche. Die Dedication bey dieser letztern Ausgabe ist von Lucini unterschrieben, der die Kupfer dazu gestochen hat. Derselbe berichtet, dass der Herzog von Northumberland 40 Jahre zur Bearbeitung dieses Werks gebraucht hat, und dass er selbst sich in dieser Absicht zwölf Jahre aufs Land begeben hatte, um in Ruhe zu arbeiten. Nach der Dedication folgt eine allgemeine Tafel von dem Inhalt, alsdann die Vorrede des Verfassers und das erste Buch, welches 30 pag. enthält und 27 dazu gehörige Kupferplatten, II. Buch 24 pag. und 23 Kupfer, III. Buch 26 pag. und 6 Kupfer, IV. Buch 12 pag. und 14 Kupfer, V. Buch 26 pag. und 89 Kupfer, VI. Buch 41 pag. und 130 Seekarten.

Das vierte Buch handelt allein von der Schiffsbaukunst, und man findet darin Abbildungen von verschiedenen Schiffen. Der Verfasser nennt sie: 1) Galeone, 2) Ranbargo, 3) Galisabre, 4) Fregata o Pinnata, 5) Galione, 6) Galerata, 7) Pasiavolante.

Ueberhaupt ist das ganze Werk voll von Projecten und Planen, die Schiffskunst zu verbessern, welche zugleich des Verfassers grosse Kenntnisse in der Mathematik zeigen. Ausser dem *Arcano del mare*, welches das Hauptwerk ist, dass dieser gelehrte Dudley geschrieben, sind noch andere Schriften von ihm vorhanden, unter andern eine Beschreibung seiner Reise im Jahr 1595. Man findet sie in *Hackluyt's Collection of Voyages*, welche 1603 gedruckt wurde. Unter der Regierung des Gross-Herzogs Ferdinand II. entwarf er zuerst das Project, einen grossen Sumpf zwischen Pisa und der See auszutrocknen, wodurch Livorno aus einem mittelmässigen Ort in eine grosse und blühende Handelsstadt verwandelt wurde, und da er den Herzog bewog, es für einen Freyhafen zu erklären, so beredete er verschiedene englische Kaufleute, sich daselbst niederzulassen. Im September 1639 starb er auf seinem Schlosse Carbello, das der Herzog ihm, nebst einer ansehnlichen Pension, geschenkt hatte.

b) *Godolphin's View of the Admiral Jurisdiction.*

c) *Joh. Bapt. Riccioli Geographiæ & Hydrographiæ reformatæ, libri XII. Bononiæ. fol.*

Das ganze Werk ist nichts weiter, als eine Compilation. Im Jahr 1671 wurde es ebendaselbst wieder gedruckt.

d) *Steph. Clairac. Us & Coutumes de la mer avec des comentaires & avec un traité des termes de Marine &c., contenants entre autres* 1) *Roole de jugement d'Oleron de l'année* 1266, 2) *Ordonnances que les marchands & maitres de navire arrestérent jadis en la ville de Wisbuy de l'année* 1597, 3) *Ordonnances & réglemens de la Honze-Theutonique, tenues à Lubek* 1597, *à Bourdeaux. 4to.*

Das Oleronische Seerecht, welches hauptsächlich in Frankreich gültig gewesen, hat seinen Namen von der Insel Oleron, welche im Aquitanischen Meerbusen vier Meilen von Rochelle liegt. Die französischen Schriftsteller leiten seinen Ursprung von der Königin Alienor oder Eleonore her, welche dasselbe nach ihrer Zurückkunft aus dem H. Lande, vermuthlich nachdem sie von Ludwig VII. verstossen worden war, also etwa ums Jahr 1152 gegeben haben soll. Ihr Sohn Richard Löwenherz, König von England, soll diese Gesetze vermehrt haben. Clairac hat diese Seerechte mit einem vortreflichen Commentar begleitet.

1662.

a) *Jo. Marquardus de jure mercatorum & commerciorum singulari. fol. Francf.* b)

b) *Jo. Fr. Boekelmann Opusc. de navi & navigatione. Heid.*

c) *Jo. Strauch de jure maritimo. Brunsw.* 4to.

d) *Quintyn Weytsen Tractat van Avarien dat is gemeyne Contributie van de Koopmanschappen ende Goederen indien Schepe bevonden, om te helpen dragen 't verlies van eenige Kooplieden ofte Schippers Goeden gewillighlyck gebeurt om Lyf, Schip ende Goed te salveren. Amst.* 4to. *by Gerrit van Goedesberg.*

1672 wurde dieser bekannte Tractat zu Amst. 8vo. mit den Bemerkungen des *Simon van Leuwen* durch *Math. de Vico* ins Lateinische übersetzt; auch kam er 1673, 1695 und 1698 zu Amsterdam 8vo. in holländischer Sprache heraus. Eine deutsche Uebersetzung ist ebenfalls vorhanden.

1663.

a) *Zouch's Jurisdiction of the Admiralty.* 8vo.

b) *Instructie ende Ordonnantie voor Commissarissen van de Zee-Zacken.* 4to. *tot Middelburg.*

c) *Henr. Cocceji de Assecurationibus. Francf.*

d) *Jac. Gothofredi, Julii Pacii a Beriga, Hug. Grotii, Martini Schockii opuscula de dominio maris ad l. 9. de L. Rhodia ex editione Jo. Hagemaieri. Francof.*

1664.

a) *Jo. Martin Brandes de Assecuratione. Rint.*

b) *H. Donker de groote Stuurmans-Spiegel. Amst. fol.*

c) *Al. de Motta Routier de la Navigation des Indes. Paris. folio.*

d) *Articulsbrief und Instruction, wornach sich unser Bürgermeister und Rath der Stadt Hamburg denen nach Spanien und der Mittelländischen See gehenden Kauffardey-Schiffen zur Convoy adjungirte Commandeur &c. zu richten.* 4to. *Hamb.*

1665.

a) *G. Wernerus Diss. de Avaria.* 4to.

b) *Mart. Cuhmann de Contributione propter jactum vulgo Avaria. Helmst.* 4to.

c) *Aenmerckingen ende Bedenckingen over de Zeerechten uyt het Placcaet van Koninck Philips uytgegeven den lesten Octobrio* 1563. *Alwaer derselves billickheyt uyt den Gront van Keyserlicke Rechten, en krachtige beweeghreden bevestight, met andere Zeerechten over een gebracht, haer Verschil aengewesen en daer beneffens op verscheyden quæstien en Voorvallen den Koophandel en Scheepvaert aengaende geantwoort wordt, door Taco van Glins.* 4to. *Amst.* Auch 1695 und 1710. Amst. 4to.

1666.

a) *Le Guidon de la Navigation. Paris.* 4to.

b) *G. Denys, L'Art de naviguer, perfectionnée par la connoissance de la variation de l'aimant ou Traité de l'aiguille aimantée. à Dieppe.*

1667.

a) *Reinh.* Kürike *jus maritimum Hanseaticum e legibus germanicis translatum cum commentario, cum Diatribe de assecurationibus, item variæ quæstiones ad jus maritimum pertinentes. Hamb.* 4to.

b) *Kong Karl XI. Sweriges Rikes Siö Lag, Stokh.* 4to.

Dasselbe wurde auch 1670 zu Wismar in deutscher Sprache gedruckt unter dem Titel: *Der Reiche Schweden See-Recht, welches von dem großmächtigsten Fürsten und Herrn, Herrn Carln dem Elften u. s. w. verordnet worden, im Jahr nach Christi Geburt* 1667 *gedruckt.* Auch wird eine andere deutsche Uebersetzung angeführt, die zu Frankfurt 1709 herausgekommen seyn soll. 1668 wurde es auch zu Gothenburg in schwedischer Sprache herausgegeben, unter dem Titel: *Schweriges Rykes Siölag som aff then Stoormechtigste Höchborne Forste och Herre, Herr Carl then Elffte, Schwerigs, Gothes och Wändes* Konung *&c. Stadgat wardt Götheborg.* 4to. Noch eine schwedische Ausgabe ist vom Jahr 1700. Stockholm. vorhanden. In lateinischer Sprache wurde es 1674 gedruckt. Das Seerecht Karl des XI. ist das vornehmste schwedische Seerecht. Was darin im 6ten Titel von Assecuranzen gesagt wird, ist nachher durch die 1750

ertheilte Aſſecuranz-Ordnung erläutert und verbeſſert.

c) *De Zee Atlas of Water waereld vertonende alle de Zeekuſten van het bekende des Aerdbodens, met 34 illum. Caerten. t'Amſt. by Hendr. Donker. fol.*

d) *Mich. Fr. Ledereri de jure aſſecurationum. 4to. Witteb.*

e) *Clarke Praxis Curiæ Admiralitatis. 4to. Lond.*

Daſſelbe Buch kam auch 1722 in lateiniſcher und engliſcher Sprache in 8vo. ebendaſebſt heraus, eine neuere Ausgabe iſt vom Jahr 1778.

1668.

a) *Dirk Rembrantszen Grædt Boeck. Amſt. 8.*

b) *G. Denys, L'Art de naviger par les Nombres avec les Tables des Sinus. Dieppe. 4to.*

c) *H. Phillip's Seaman's Calender. 8. Lond.*

d) *Barth. Leonh. Schwendendörfferi Diſputatio de Aſſecuratione. 4to. Lipſ.*

e) *Martin Meier de Aſſecurationibus mercatorum. Baſil.*

f) *Jo. Ant. Cruſius ad l. 9. D. de l. Rhodia de Jactu.*

1669.

a) *Dirk Rembrantszen van Nierop Onderwys der Zee-Vaert, en andere Werken. Amſt. 8vo. m. F.*

b) *G. Denys Diſc. & les Tables de la declinaiſon du ſoleil & des principales & plus reconnoiſſables eſtoiles du Firmament. Dieppe. 4to.*

c) *J. Manſons gründlicher und ausführlicher Bericht aller und ieder rechten Curſens, Landkennungen, Streckungen, Einläufen oder Einfahrten, Längden und Gründen ſamt allen blinden und ſtehenden Klippen der ganzen Ooſt-See, aus dem Schwed. durch Hans Willenburgk. Wismar bey Joch. Rheten. 4to.*

Die erſte ſchwediſche Ausgabe iſt mir nicht bekannt, eine folgende kam 1677 zu Stockholm heraus. 1717 wurde es wieder in deutſcher Sprache zu Lübeck gedruckt, und im Jahr 1735 wurde die 4te Ausgabe daſelbſt vermehrt und verbeſſert bekannt gemacht. Neuere Ausgaben ſind vom Jahr 1745, 1754, 1760, alle zu Lübeck gedruckt.

d) *John Seller practical Navigation. Lond.*

Dieſe Anleitung zur Navigation iſt freylich ohne Demonſtrationen geſchrieben; allein alle Berechnungen, Tafeln und zu dieſer Kunſt gehörige Dinge ſind auf eine für Seeleute ſo ſchickliche Methode abgehandelt, daſs dieſes Buch unzähligemal wieder aufgelegt worden iſt, eine der letzten Ausgaben iſt vom Jahr 1739.

e) *The Mariners Magazine or Sturmy's Mathematical and Practical Arts containing the Deſcription, making and uſe of the moſt uſeful Inſtrument for all Artiſts and Navigators by Capt. Sam. Sturmy. Lond. folio.*

Die zweyte Ausgabe kam gleichfalls zu London 1679 in fol. heraus, und die dritte 1684 ebendaſelbſt. Im Jahr 1700 wurde dieſes Werk von *J. Colſon* vermehrt und verbeſſert. Derſelbe lieſs es unter dem Titel drucken: *The Mariners Magazine ſtored with the following mathematical arts, Navigation, Geometrie, Fire-Works, Fortification, Aſtronomy, Dialling, Triangles, Logarithms &c. corrected and enlarged by J. Colſon. Lond.*

f) *Benev. Stracchæ aliorumque Jurisconſultorum de Mercatura, Cambiis, Sponſionibus, Deciſiones & Tractatus varii, cum ejusd. Tractatus II. de Aſſecurationibus. Amſt. fol.*

1670.

a) *An Hiſtorical and Political Treatiſe of the Navy and particularly of the victualling. 4to.*

b) *The Seaman's Dictionary or an expoſition and demonſtration of all the parts belonging to a Ship together with an Explanation of all the terms and phraſes uſed in the Practick of Navigation. Compoſed by that able and experienced Seaman Sir Henry Mawwayring Knight, and by him preſented to the late High Admiral of England. London pr. by Godbid, for B. Hurlock. Anno Dom. 167c. 132 Seiten 4to.*

So unvollkommen dieſes kleine Werk auch in jetzigen Zeiten ſeyn mag. ſo iſt es doch dem Etymologen ungemein nützlich.

1671

1671.

a) *Marc. Meibomii de Fabrica triremium. c. f. Amſt. 4to.*

Dieſer Tractat befindet ſich auch in *Grævii Theſauro. Tom. XII.*

b) *Joh. Brown Triangular Quadrant.*

c) *Blondel S. Aubin, L'art de naviger par le Quartier de Reduction.*

Dieſes in der Schiffskunſt bekannte Inſtrument, welches Aubin beſchreibt, wird noch heutiges Tages inſonderheit von den franzöſiſchen und ſpaniſchen Seeleuten zur Auflöſung der Dreyecke gebraucht.

d) *Steph. Clairac, Les Us & Coutumes de la mer diviſées en 3 parties, 1) de la Navigation, 2) du Commerce naval & contrats maritimes, 3) de la jurisdiction de la marine. 4to. Rouen.*

e) *Joh. tho Weſſen de Aſſecuratione. 4to. Baſil.*

f) *The Safe-guard of ſailors, or Great Rutter. 8. Lond.*

g) *Aeloude en Hedendaegſche Scheepsbouw en Beſtier waer in wijtloopigh wert verhandelt, de wijze van Scheeps-timmeren by Grieken en Romeynen: Scheeps-oeffeningen, Strijden, Tucht, Straffe, wetten en gewoonten. Beneffens Evenmaatige grootheeden van Scheepen onſes tijds, ontleet in alle haare deelen: Verſchil van bouwen tuſſchen uitheemſchen en onzen landaert: Indiſch vaertuygh: Galeybouw: hedendaegſche Scheeps-plichten: Verrijckt met een reex verklaerde Zeemans Spreek-woorden en benamigen. Doorgaans verciert met vele Kopere Plaaten. Beſchreven door Nicolaes Witſen. t' Amſterdam by Caspar Commelijn; Broer en Jan Appelaer. 1671. folio. Met Privil. voor 15 Jaaren.* 5 Bogen Vorrede. 516 Seiten und ein Appendix von 40 Seiten. 114 Kupferpl. 1 Titelkupfer und des Verfaſſers Bildniſs.

Der Verfaſſer war Rathsherr zu Amſterdam, und giebt uns von dem Schiffbau ſeiner Zeit, ſo wie ſolcher hauptſächlich in Holland betrieben wurde, die allergenaueſten Nachrichten, und geht dabey mehr ins Detaille, als jeder nach ihm folgende Schriftſteller gethan hat. Sein Werk bleibt daher noch immer in Holland ſchätzbar, inſonderheit da die Holländer mehr, wie andere Nationen, der alten Bauart treu geblieben ſind, welches hauptſächlich zum Grunde hat, daſs ihre Schiffe über viele Untiefen gehen müſſen, und die holländiſchen Häfen bey weitem nicht die Tiefe haben, als die engliſchen und franzöſiſchen. Man kann daher in Anſehung der Geſtalt des Schiffsbodens nicht viel von den angenommenen Grundſätzen abgehen, und ſcharfe Schiffe, welche mehr, als die flachen, alle zum Segeln erforderliche Eigenſchaften haben, würden daſelbſt nicht fortkommen.

Was den Galeerenbau anbetrift, ſo wird ſolcher ziemlich umſtändlich von Witſen beſchrieben, wobey die Werke des Creſcenti, Furtenbach und Dudley benutzt worden ſind.

Der Schiffbau der Alten wird ebenfalls von Witſen äuſſerſt weitläuftig und mit vieler Gelehrſamkeit abgehandelt, und ſein Werk iſt das vollſtändigſte, was man von dieſer Art hat. Am Ende findet man eine Erklärung der in der holländiſchen Seeſprache gebräuchlichen Kunſtwörter und Redensarten.

h) *Joh. Fr. Rhetius de Jure Portuum. Francf. & Lipſ.*

i) *Sil. Jac. Dankelmann de Jure riparum. Heid.*

1672.

Venn's Military and Maritime Tactics. Tacquets Military Architecture and the complete Gunner in three parts and directions how to make artificial fireworks with numerous cuts tables &c. Lond. fol.

1673.

a) *P. v. D. H. Beſchriwing van der Kunſt der Seefarth. Lübeck. 4to.*

b) *Ordonnantie van Aſſecurantie van Amſt.* Dieſelbe wurde auch 1674 gedruckt.

c) *Oeuvres de Mathematique contenants les Elémens de Géometrie, Diſcours du mouvement local, la Statique, & deux machines propres à faire les Quadrans par le Rev. Pere Ignace Gaſton Pardies. S. I.*

Der

Der Pater Pardies war der erſte, der den Widerſtand berechnete, den ein Schiff bey ſeiner Bewegung im Waſſer überwinden muſs. Er nimt dabey an, daſs der Widerſtand einer Fläche im Waſſer mit dem Quadrat der Geſchwindigkeit des Stroms und dem Quadrat des Sinus des Winkels, unter welchem der Strom der Fläche begegnet, im Verhältniſs ſtehe. Das CXV. Cap. der Statik enthält eine Anwendung der mechaniſchen Regeln auf die Bewegung des Schiffs. Im CXVI. und CXVII. Cap. zeigt der Verfaſſer, welchen Weg ein Schiff nimmt, das von einem Seitenwind fortgetrieben wird. Pardies Werk iſt mehrmals gedruckt worden; eine Ausgabe wurde zu Haye 1710 in 8vo. veranſtaltet.

1674.

a) *Millet Dechalles, Curſus Mathematicus. Lyon.*

Sowol in dieſem, als auch in dem 1677 zu Paris 4to. gedrucktem Werke, *Art de naviger demontré par Principes*, handelt Dechalles die Schiffskunſt auf eine meiſterhafte Weiſe ab, und ſeine Schriften ſind lange geſchätzt worden.

b) *Sveciæ Regni jus maritimum Lingua Svetica conſcriptum a Johanne Loccenio I. C. in linguam latinam translatum. Accedunt Johannis Loccenii de jure maritimo libri tres cum Regni Sveciæ & aliorum populorum legibus maritimis collati variorum caſuum deciſionibus additis Holmiæ. 8vo.*

c) *The Diſcourſe made before the Royal Socieiy 26th November 1674 concerning the Uſe of Duplicate Proportion to ſundry Particulars. Together with a new Hypotheſis of Spring and Elaſtic Motions. By Sir William Petty. Knt. F. R. S. London. 12mo.* 135 Seiten.

Dieſes kleine Buch iſt in 19 Kapitel getheilt, das erſte handelt von den Kräften, wodurch Schiffe im Waſſer bewegt werden; das zweyte von der Schärfe des Schiffsbodens; das dritte von der Stärke des Bauholzes; das vierte von der Würkung der Schiffs-Riemen. Der Inhalt der übrigen Kapitel betrift nicht hieher gehörende Materien.

d) *Joh. Strauch de imperio Maris. Jen.*

e) *Jo. Schele de jure naufragii colligendi. Arg.*

1675.

Baggo Wandal Memoriale nauticum, eller Kort Underviisning om Seilads. Khv. 4to.

Der Verfaſſer hat ſich durch mehrere Schriften bekannt gemacht. Dieſes Werk enthält eine wolgerathene Anleitung zur Schiffskunſt; es wurde auch 1682 und 1683 ibid. gedruckt.

1676.

a) *Deſcription du vaiſſeau Le Royal Louis, par Hayet. Marſeille. 4to.*

Das Schiff Royal Louis iſt als eines der gröſten, die je gebauet worden ſind, bekannt.

b) *Zee Atlas ofte Water Werelt, by Hendr. Donker met 50 Paſkaerten. Amſt. fol.*

c) *Henry Bond. The Boatſwains Art wherein is ſhewed a true proportion for the maſting, yarding and rigging of any ship. 4to.*

Daſſelbe Buch kam auch 1736 zu Dublin 12mo. heraus.

d) *Miller's Modelliſt ſhewing the true and exact way of raiſing the model of any ship or veſſel. 4to.*

e) *The Longitude found, by Henry Bond.*

Dieſer Tractat wurde auf Befehl des Königs Carl II. gedruckt. Bond hatte ſchon vorher in einer Ausgabe des Seaman's Kalender gemeldet, daſs er die Longitudo gefunden, indem er die wahre Veränderung von der Abweichung der Magnetnadel entdeckt habe; und um ſeiner Verſicherung mehr Anſehen zu geben, verkündigte er, daſs 1657 gar keine Abweichung der Magnetnadel zu London Statt finden ſollte, welches auch richtig zutraf. Im Jahr 1668 machte er daher in den Phil. Tranſ. eine Tafel der Veränderung, der Abweichung, für die 49 folgenden Jahre bekannt.

Dieſe für alle Seefahrer ſo erwünſchte Nachricht, brachte Bond in groſſen Ruf, und ſeine Hypotheſe wurde von den gelehrteſten Mathematikern der damaligen Zeit angenommen: allein 1678 erſchien zu London ein Buch, unter dem Titel: *The longitude not found*, von einem gewiſſen *Beckborrow*, und da Bonds Hypotheſe keinesweges ſeinen Erwartungen entſprach, ſo wurde die Sache von dem berühmten *Halley* nochmals unterſucht. Derſelbe machte aus vielen Beobachtungen den Schluſs, daſs vier Pole

Ein-

Einfluſs auf die Magnetnadel hätten. Man findet dieſe Unterſuchung in den Phil. Tranſ. fürs Jahr 1683 No. 148, und 1692 No. 195. Das bewunderungswürdige Phänomen der Veränderung der Abweichung der Magnetnadel ſcheint bis jetzt aber noch allen Nachforſchungen entgangen zu ſeyn. Ungeachtet des fruchtloſen Verſuchs machte Halley 1700 eine allgemeine Karte bekannt, auf welcher durch krumme Linien der Weg gezeigt iſt, wo die Magnetnadel einerley Abweichungen hat. Dieſe Karte wurde mit allgemeinem Beyfall aufgenommen, und ſie kann würklich in manchen Betracht zur Beſtimmung der Longitudo dienlich ſeyn; nur müſſen die Linien, weil die Abweichung einer beſtändigen Veränderung unterworfen iſt, von Zeit zu Zeit verbeſſert werden, wie ſolches auch im Jahr 1744 und 1756 von *William Mountaine* und *James Dodſon* geſchah.

John Churchman machte 1790 zu Philadelphia ein neues Project bekannt, die Longitudo durch die Abweichung der Magnetnadel zu finden. Es iſt unter dem Titel gedruckt: *Explanation of the magnetic Atlas or variation Chart hereunto annexed; projected on a plan entirely new, by which the Magnetic Variation on any Part of the Globe may be preciſely determined for any time, paſt, preſent, or future: and the variation and Latitudo being accurately known, the Longitude is of conſequence truly determined. Philadelphia printed by James Johnson.* 8vo. Die Gründe, worauf der Verfaſſer ſeine Theorie gebauet hat, ſind zu ſchwankend, als daſs ſie hier einer Erwähnung verdienten, da überdem erwieſen iſt, daſs die Magnetnadel an mehrern Orten der Erde, die nicht unter einerley Meridian liegen, keine Abweichung hat, ſo fällt das Syſtem des Verfaſſers von ſelbſt übern Haufen. Herr *Reinke* und *Brodhagen* haben in Zimmermanns Annalen, 2ter Band p. 319. dieſe Abhandlung recenſirt.

f) *John Harriſon's Idea Longitudinis.* 8vo.

Schon Huygens glaubte, daſs man vermittelſt der Taſchen- und Pendeluhren dazu gelangen könnte, die Longitudo zu finden. Eine Beſchreibung der erſten, wobey ſeine Erfindungen angebracht ſind, machte er 1658 zu Hague, in einer kleinen Abhandlung bekannt, und eine Nachricht von ſeiner Verbeſſerung der Pendeluhren findet man in dem *Journal des Sçavans. Febr.* 1675. Man verſprach ſich von dieſer Erfindung ſehr vieles, weil Major Holmes mit dieſen Uhren auf einer Reiſe Verſuche angeſtellt hatte, wovon man den Bericht in den Phil. Tranſ. Año 1669 findet. Die verſchiedenen Zufälle aber, welchen die Bewegung einer Uhr auf der See unterworfen iſt, machte, daſs man weiter keine Rückſicht auf dieſe Erfindung nahm. Demungeachtet ſuchte Harriſon alle Schwierigkeiten hiebey zu überwinden, und erfand würklich eine Uhr, die ihrer Einrichtung nach, durchaus frey von allen Hinderniſſen war, die eine Veränderung in ihrem Gang verurſachen konnten. Die Commiſſioners for the longitude bewilligten ihm daher ein Geſchenk für ſeine Mühe, und nachher, da er die innere Einrichtung dieſes künſtlichen Uhrwerks zeigte, ward ihm der ganze Preis, den das Parlement auf die Erfindung der Longitudo geſetzt hatte, zuerkannt. Eine ganz vollſtändige Beſchreibung und Unterſuchung dieſer Maſchine findet man in *An Account of the going of Mr. Harrison's watch at the Royal obſervatory from May 6th.* 1766 *to March 4th.* 1767. *Together with the original obſervations and calculations of the ſame. By the Revd. Nevil Maskelyne Aſtronomer Royal published by Order of the Commiſſioners of Longitude. Lond.* und in den *Principles of Mr. Harriſon's Time-Keeper with Plates of the ſame, published by Order of the Commiſſioners of Longitude. Lond.* 1767. *fol.*

g) *Abr. de Gruel, Curſus mathematicus. Amſt.*

Dieſer in holländiſcher Sprache geſchriebene Curſus enhält unter andern den Gebrauch der Tafel der Meridional-Theile oder der vergröſſerten Breite, die der Verfaſſer zu ſeiner Ausgabe von Vlacq's kleinern logarithm. Tafeln 1665 hinzugefügt hatte. Es wird auch allgemein darin die Schiffskunſt abgehandelt.

1677.

a) *Jean Viret Flambeau reluiſant ou Threſor de la Navigation. Amſt.* 1677.

b) *L'Architecture Navale contenant la Manière de conſtruire les Navires, Galeres & Chaloupes & la Definition de pluſieurs autres eſpéces de Vaiſſeaux. Avec les Tables des Longitudes, Latitudes & Marées, Cours & Diſtances des principaux Ports des quatre parties du Monde; une Deſcription des Dangers Ecueuils & l'explication des Termes de la Marine. Le tout enrichy de Figures. Par le Sr. Daſſié, C. R. A. Paris chez J. de la Caille. Avec Priv. du R.* 8 Seiten Dedication u. 285 Seiten 4to.

Das

Das Werk enthält insonderheit viele schätzbare Nachrichten vom Galeeren-Bau und deren Einrichtung, welche man in keinem andern Buche findet, nur muss man dem Verfasser etliche Nachlässigkeiten verzeihen, weil derselbe zu viele practische Kenntnisse bey seinen Lesern voraus setzte.

c) *England's Improvement by Sea and Land &c. by Andrew Yarranton.*

1678.

a) *L'Art de Naviger par Mr. G. Denys. à Dieppe.* 4to.

b) *Fr. Bolling Underviisning om Passat Vinden og den Vind Mousson. Khvn. hos Dan. Paulli.* 4to.

c) *Les Arts de l'homme d'epée ou le Dictionnaire du gentilhomme, par Mr. Guillet. Paris.*

Dieses Buch kam auch 1686 Haye heraus. Im dritten Band findet man eine Erklärung der Seetermini.

1679.

a) *Joh. Dietr. von Buren de Bodmeria ex utroque jure desumta.* 4. *Jenæ.*

b) *Nic. Chr. Lynckeri, Lex Rhodia de jactu.* 4. *Jenæ.*

1680.

a) *Det Ostindiske Kompagnies Skibs Artikle. Khv.* 4to.

b) *Traité des Pratiques journalieres des Pilotes, par Cordier. Paris.* 8vo. Auch 1690. 8vo.

c) *Joh. Werlhofii de maritimis commercis. Helmst.* 4to.

d) *De Nieuwe Hollandsche Scheepsbouw, waer in vertoont wert hoedanigh alle Scheepstouwen en andere deelen in een volmaeckt Schip geplaetst zijn, en genaemt werden. Benefens Het Bouwen en toetakelen van alle Scheepen, en dat volgens een gestelde Maat. Noch is hier by gevoeght een Compas met alle hunne namen, seer dienstigh voor alle Zeevaerende Lieden. Amst.* 4to. *By Joh. van Keulen, Boekverkooper en Graatboogmaker.* 20 Seiten.

Es enthalten diese Blätter nichts weiter, als eine Liste von der verschiedenen Dicke und Länge der Schiffshölzer, wie auch der sämmtlichen Takelasche, welche man auch in dem folgenden Buche, *Den volmaakte Boots-Man &c.* findet. Beydes sind Auszüge aus Witsens Scheepsbouw und andern damals bekannten Schriften.

e) *Den volmaakte Bootsman. Amst.* 4to. *By Gerard van Keulen.* 56 Seiten.

Eine kurze Anweisung, welche Länge und Dicke das verschiedene Schiffstauwerk haben muss, ganz praktisch.

1681.

a) *F. Gerdes de naufragio & naufragiorum juribus. Gryph.*

b) *Baggo Wandals Tractat om en Nat-Viser. Khv.* 8vo.

c) *Ordonnance de Lous XIV. Roy de France & de Navarre donnée à Fontainebleau au mois d'Aoust* 1681. *Touchant la Marine. A Paris.* 4to. *chez Denys Thierry & Christophle Ballard. Avec Priv. de Sa Majesté.*

Dieses ist das wichtigste Seerecht, welches im vorigen Jahrhundert gemacht worden. Ein Werk, welches noch zu unsern Zeiten ein Meisterstück bleibt, und wodurch sich Colbert, unter dessen Staatsverwaltung es zu Stande gebracht, ein unvergleichliches Verdienst erworben hat. Da Ludwig XIV. bey seinen Kriegen auch insonderheit seine Seemacht zu vergrössern suchte, und die vor seiner Zeit gemachten Verordnungen, zur Erhaltung guter Ordnung in Seesachen bey weitem nicht hinreichend waren, so wurde es für nöthig gefunden, ein Gesetzbuch für die Seemacht und Seehandlung zu entwerfen. Wer dieses wichtige Werk ausgearbeitet hat, ist nicht bekannt. Es sind mehrere Ausgaben davon verhanden, und wir werden von denselben die Titel anzeigen. René Josué Valin ist der einzigste, der das kühne Project ausgeführt hat, es mit einem Commentar zu begleiten.

d) *J. van Keulen, Licht der Zeevaart. Amst.*

e) *W. à Winschootens Seeman: Behelsende Een grondige uitlegging van de Neederlandse Konst, en Spreekwoorden, voor so veel die zeil*

uit de Seevart ſijn ontleend, en bij de beſte Schrijvers deeſer eeuw gevonden werden. Gedrukt te Leiden. By Johannes de Vivie. 8. 8 Seiten Vorrede und 368 Seiten.

Es iſt dieſes freylich das einzigſte Wörterbuch der Marine, welches in holländiſcher Sprache vorhanden iſt; allein, was des Verfaſſers Definition der Kunſtwörter anbetrift, ſo hat Aubin ganz recht, wenn er in der Vorrede ſeines *Dictionnaire de Marine* davon ſagt: *Il laiſſe ſouvent à part l'explication des termes par rapport à la Marine, & ſe jette ſur leur ſens metaphorique, ou proverbial. D'autres fois pour chercher l'explication d'un terme qu'il rapporte, & ſur lequel il ne dit rien, il renvoie au livre de M. Witſen.* Ueberhaupt kann man in keinem Betracht vielen Nutzen von dieſem Buche haben.

f) *Jonas Moore's, Syſtem of the Mathematics. Lond.*

In dem erſten Bande dieſes Werks findet man *Perkin's treatiſe of Navigation*, welche Abhandlung im folgenden Jahr unter dem Titel, *Perkin's Seamans Tutor*, gedruckt wurde.

1682.

a) *Reebſlaaer Laugs Artikle. Khv.* 4to.

b) *Jac. Robyns Zee Atlas. Amſt. folio. met* 42 *Paſkaerten uitgegeven by Goos.*

1683.

a) *Le Pilote expert contenant l'explication des termes de l'art de naviger, le moyen de reduire les lieues de longitude en dégrés par echelle angloiſe, la variation de l'aimant &c. par Daſié, av. f. Havre de Grace.* 4to.

Der Verfaſſer ſcheint in Frankreich der erſte geweſen zu ſeyn, welcher der Gunter-Skale erwähnt.

b) *Henr. de Cocceji de Bodemeria. Heidelb.*

1684.

a) *A. Blankaart, Verhandeling van den Scheurbuik. Amſt.* 8vo.

b) *J. van Loons en Cl. Janſs Vooghts, Nieuwe Lichtende Zee-fakkel, met Beſchryvinge en Vertooninge van alle Havens, Baijen &c. 2 Deelen. Amſt. fol.*

Gerhard van Keulen verbeſſerte dieſes Werk, und gab es 1716 zu Amſterdam heraus. 1724 und 1685 wurde es abermals gedruckt. *C. J. Vooght* hat ſich auch durch ein *Nieuw verbeterd Graedboek* 8vo. bekannt gemacht, wie auch durch ſeinen *Zeemans-Weghwyſer.*

1685.

a) *Geo. Jac. Leickherri de jure maritimo commentatio.* 8. *Dresd.*

b) *Guſt. à Carlholm de arte utendi ignibus ſpeculatoriis in re navali & terreſtri. Upſal.*

c) *Dr. Walis's Treatiſe on Algebra, Hiſtorical and Practical: ſhewing the origin, Progreſs and Practice thereof, and by what Steps it hath attained to its preſent Height; with the Addition of the Cono-Cuneus, or Shipwright's, circular wedge. Done at the Inſtigation of Lord Brounker and Mr. Pett Commiſſioner of the Navy. Fol.*

d) *Ordonnantie ende Inſtructie beroerende het ſtuk van de Pilotage en Aenkleren van dien waer nae alle aengenomen Loots-Luyden op Hugs-dugne, Helder en andere Plaetſen haer ſullen hebben te reguleren van* 1685.

Deſelve waer nae alle Loots-Luyden op Vlieland en ter Schelling haer ſullen hebben te reguleren van 1685.

e) *Skipper Laugs Artikler Khv.* 4to.

1686.

a) *H. Edzard de naufragiis. Baſ.*

b) *Traité des Inſtrumens qui ſervent à obſerver en mer la hauteur des aſtres &c. Marſeille.* 8vo.

c) *Ordonnance de Louis XIV. pour les Armées navales & Arſenaux de Marine. Paris* 1686. 1689. 1732. 1762.

d) *Tarif des Marchandiſes & ouvrages néceſſaires pour les Galéres de Sa Maj.* 5 *Vol. Folio. Marſeille* 1686 — — 1713.

e) *Dan. Newhouſe. The whole Art of Navigation in* 5 *Books. Lond.* 4to.

Die zweyte Ausgabe von dieſem gutgerathenen Buch wurde 1701 gedruckt. Eine andere iſt vom Jahr 1718.

f) *Deſroches Dictionnaire des Termes propres de Marine. Paris. 8vo. av. Pl. des Pavillons.*

Von dieſem zu ſeiner Zeit ziemlich vollſtändigem Wörterbuch ſind mehrere Ausgaben vorhanden; ich beſitze eine vom Jahr 1687.

g) *Epitome of the Art of Navigation; or a Short and Eaſy Methodical way to become a Compleat Navigator, by James Atkinson Senior, Teacher of the Mathematicks. Lond. 8vo.*

Dieſes Buch enthält die vornehmſten Kenntniſſe der Steuermannskunſt. Da es mit vieler Deutlichkeit geſchrieben iſt, ſo hat es allgemeinen Beyfall erhalten, und wird noch heutiges Tages geſchätzt. Es ſind unzählige Ausgaben davon gemacht worden, wovon eine noch im Jahr 1782 gedruckt wurde. Eine Ausgabe vom Jahr 1722, die vor mir liegt, iſt 305 Seiten ſtark, mit den Tafeln aber 448.

1688.

a) *Colloquia Maritima; or Sea Dialogues, treating 1) Of the Office of Commander in Chief. 2) Of the Duty of inferior Officers and Mariners on board his Majeſty's ſhips of war. 3) Victualling of Ships. 4) Dictionary, or Explanation of Parts of a Ship; Sea phraſes or words of art uſed at Sea. 5) Of the beſt Ships of War, and Ceremonies of Entertainment, Salutes, Haling and Striking. 6) Ordering Fleets in Sailing, Chaſes, Boarding, and Sea fights. By N. Boteler, Eſq. Formerly a Commander in one of his Majeſty's Ships of War. London.*

Dieſes Buch iſt mehr der Seltenheit, als des Nutzens wegen, zu empfehlen, weil die Materien, welche der Verfaſſer berührt, jetzt weit vollkommener abgehandelt ſind, auch die Kriegsſchiffe eine andere Geſtalt bekommen haben.

b) *Chriſt. V. Skibs Artikle, d. 1. Dec. 1688. Khv. 4to.*

c) Gab *Dominic. Caſſini* zu Bologna Tafeln heraus, die ſcheinbare Verfinſterung der Jupiters-Trabanten zu berechnen. Im Jahr 1693 wurden dieſe Tafeln durch ihn verbeſſert, und *Dr. James Pound*, *Dr. James Bradley*, wie auch Caſſini der jüngere, und *Peter Wargentin*, ſetzten die Arbeit fort. *Nevil Maſkelyne* hat ſchon ſeit 1767, auf Ordre der *Commiſſioners of the Longitude*, ein Werk unter dem Titel, *the Nautical Almanac and Aſtronomical Ephemeris*, herausgegeben, welches nicht allein die Verfinſterungen dieſer Trabanten anzeigt, ſondern auch mehrere Tafeln enthält, die dem Seeman zur Findung der Longitudo äuſſerſt dienlich ſind; inſonderheit Tafeln von dem Abſtand des Mittelpuncts des Mondes, vom Mittelpunct der Sonne und der Fixſterne für jede 3 Stunden unter dem Meridian des königlichen Obſervatoriums zu Greenwich. Dieſe letztern Tafeln ſind auch nachher in der *Connoiſſance des Tems* aufgenommen.

d) *Theatro Naval Hydrographico de los Fluxos y Refluxos, y De Las Corrientes De Los Mares, Eſtrechos, Archipielagos, y Paſſages Aquales Del Mundo, Y De Las Diferencias De Las Variaciones De La Aguja De Marear, Y Efectos de La Luna, Con Los Vientos Generales, Y Particulares Que Reynan En Las Quatro Regiones Maritimas Del Orbe. Dirigido Al Rey Nueſtro Senor &c. Compueſto Por El Capitan Don Franciſco de Seyxas y Louera. Con Privilegio. Madrid* 1688 und *Paris* 1703. 8vo. 210 Seiten.

Dieſes Buch iſt inſonderheit Steuerleuten nützlich. Auſſer andern Schriften, die der Verfaſſer bey Ausarbeitung ſeines Buchs benutzt hat, führt er auch folgende an:

Des *Capitano, Thomé Cano, Arte de fabricar fortificar y aparejar vageles.* Dieſes Buch wird auch von *A. de Couto* angeführt.

Flores, Arte de Navegar.

Lucas Aurigarius von Antwerpen Speculum nauticum.

1689.

a) *Theod. Pauli de bonis naufragorum fiſci & privatorum acquiſitionem effugientibus Regiom.*

b) *Recueil van alle de Placaten, Ordonnantien, Reſolutien, Inſtructien, Lyſten en Waarſchouwingen betreffende de Admiraliteyten, Convoyen, Licenten en verdere Zeeſaaken.*

ſaaken. 3 *Deelen.* 4to. *Gravenh.* 1689—1721.

c) *Binning's Light to the Art of Gunnery wherein is laid down the true weight of Powder both for proof and action, also the true allowance, for wind with concluſions for the practice of gunnery in Sea- and Land-Service W. C. London.* 4to.

d) *Theorie de la manoeuvre des Vaiſſeaux de l'Expreś Commandement de S. Maj. Paris.* 8vo. *Impr. du Roy.* (6 Seit. Vorrede. 117 Seiten.

Der Verfaſſer dieſes Buchs iſt der *Chevalier Renaud*, er nahm ebenſo, wie *Pater Pardies* vorher gethan hatte, den Grundſatz an, daſs der gerade Weg des Schiffs, wenn das Waſſer ſich allenthalben mit gleicher Leichtigkeit theilet, im Verhältniſs des Radius zum Sinus des Winkels, den das Segel mit dem Kiel macht, vermindert wird, und der Seitenweg im zuſammengeſetzten Verhältniſs des Radius zum Coſinus, und der Widerſtand der Seite zum Widerſtand des Vordertheils; aber zum Unglück hatte Renaud auch zugegeben, daſs der Widerſtand einer Fläche im Waſſer mit dem Quadrat der Geſchwindigkeit des Stroms und dem Quadrat des Sinus des Winkels, unter welchem der Strom der Fläche begegnet, im Verhältniſs ſtehe, welchen Grundſatz faſt alle damalige Geometer ohne Bedenken angenommen hatten. Dieſes war hinreichend, daſs *Chriſtian Huygens* in der *Bibliotheque univerſelle & hiſtorique* (*Amſt. chez A. Wolfgang*) *de l'Année* 1693. *Tom. XXV. prem. Part. Mois de Sept.* S. 105 bis 203. den Widerſpruch des Renaud aufdeckte.

Er beweiſet nämlich daſelbſt, daſs die Schiffe, nach Renauds eignen Vorausſetzungen, gröſsere Geſchwindigkeit haben müſſen, als die er ihnen beygelegt hat; auch zeigt er, daſs deſſen Beſtimmung der Winkel der Segel, zur vortheilhafteſten Fahrt bey dem Winde, noch eine Abänderung bedürfen. Huygens Einwendungen wurden auch mit in das *Journal des Sçavans. Année* 1695. *Lundy le* 9. *May p.* 310. unter der Ueberſchrift eingerückt: *Remarque de M. Huygens ſur le livre de la Manoeuvre des Vaiſſeaux, imprimé à Paris en* 8vo. 1689. In den beyden folgenden Stücken des *Journal des Sçav. Lundy* 16. *May p.* 329. und *Lundy* 23. *May p.* 335. widerlegt Renaud Huygens Einwürfe, wobey er ſich auf die völlig entſchiedene Lehre von der Zerlegung der Kräfte gründet. Huygens war damit aber nicht zufrieden, ſondern es wurden noch verſchiedene Schriften an beyden Seiten gewechſelt.

Jacob Bernoulli ſetzte den Streit gegen Renaud fort, und rückte in die Leipziger *Acta Eruditorum* vom Jul. 1696. S. 282. eine Abhandlung ein, unter dem Titel: *Jacob Bernoulli Problema Beaunianum univerſalius conceptum &c. cum aliis quibusdam annotatis*, in welcher er die von Huygens gegen die Renaudſche Theorie vorgetragenen Einwürfe beſtätigte. Bernoulli gieng aber darin ab, daſs er das Verhältniſs der Geſchwindigkeit des Windes, zur Geſchwindigkeit des Schiffes als beſtimmt und endlich annahm, und nicht als unbeſtimmt oder unendlich, wie ſeine beyden Vorgänger gethan hatten. Renaud widerlegte dieſe neuen Einwürfe gegen ſeine Theorie in ſeinem *Memoire ou eſt démontré un principe de la mechanique des liqueurs dont on s'eſt ſervi dans la theorie de la Manoeure des Vaiſſeaux & qui a été conteſté par M. Huygens.* Er widerlegte aber darin Huygens Einwürfe nicht, ſondern ſuchte nur ſeine vorgetragene Lehre von der Zerlegung der Bewegung zu behaupten. *Joh. Bernoulli*, ein Bruder des Jacob Bernoulli, warf ſich nachher auch zum Gegner des Renaud auf.

1690.

a) *Memoirs relating to the State of the Royal Navy of England for Ten Years, determined* 1688. *by Sir Samuel Pepys, Secretary to the Admiralty.* 12mo.

Dieſe Abhandlung zeigt den damaligen elenden Zuſtand der engliſchen Marine, da die Schiffe ſo beſchaffen waren, daſs auch nicht ein einzigſtes im Stande war, in weniger, als 4 Monat Zeit, in See zu gehen.

b) *Les Côtes de France ſur l'Ocean & ſur la Mer mediterranée par de Fer.* 4to. *Paris.*

c) *Inſtructions des Pilotes, par le Cordier. Paris.* 8vo. Auch 1766. *Havre.* 8vo.

1691.

a) *Joh. Seller's Sea-Gunner. London.* 8vo. *w. f.*

b) *New Inventions of Milled Lead for sheathing Ships againſt the Worm; better for ſailing, and cheaper above Cent. per Cent. than the old Way with Boards. Lond.*

Dieſes kleine Buch enthält einen Bericht der Schiffsbeamten (Navy Office) über Schiffe, welchen man eine bleyerne Spikerhaut gegeben hatte, mit verſchiedenen Einwürfen dagegen und Antworten. Auch iſt dabey *Sir William Petty's Treatiſe on Naval Philoſophy* abgedruckt, welches ein ſeltener Tractat iſt, der ſich in Pettys Werken nicht befindet.

c) *An Account of ſeveral new Inventions and improvements now neceſſary for England, in a Diſcourſe by way of Letter to the Earl of Marlborough, relating to Building of our English Shipping planting of Oaken Timber in the Foreſts, apportioning of public Taxes &c. Herewith is alſo published at large the Proceedings relating to the Milled Lead Sheathing, and the Excellency and Cheapneſs of Milled Lead in Preference to caſt Sheet Lead for all Purpoſes whatſoever. Alſo A Treatiſe of Naval Philoſophy, written by Sir W. Petty. The Whole is ſubmitted to the Conſideration of our English Patriots in Parliament aſſembled. London.* S. 125 und 132. 12*mo.*

d) *Conſtruction des Vaiſſeaux du Roy & le Nom de toutes les pièces qui y entrent marquées en la Table par numero. Avec toutes les proportions des rangs, leur Explication & l'Exercice du Canon. Au Havre de Grace, chez J. Habault.* 140 S. 8*vo.*

Das Buch verdient blos der Seltenheit wegen einer Erwähnung. Da die Schiffsbaukunſt jetzt einen weit höhern Grad der Vollkommenheit erreicht hat, ſo werden die alten Vorſchriften nicht mehr befolgt.

e) *Dictionnaire de Mathematiques ou Idée generale des Mathematiques, par Ozanam. Amſt.* 4*to.*

Man findet in dieſem Buche anch die Erklärung der Kunſtwörter der Marine, welche aber nur hiebey als Nebenſache betrachtet werden.

1692.

a) *The Seaman's Grammar and Dictionary, explaining all the difficult Terms in Navigation and the Practical Navigator and Gunner. 1) Moſt plain and easy Directions how to build, rig, maſt, and yard any Ship whatever: with the Manner of working a Ship in all Weathers, and how to manage a Fight at Sea; also the Charge and Duty of every Officer in a Ship, and their Shares; alſo the Uſe of the petty Tally. 2) An Abſtract of the Art of Gunnery (or Shooting in great Ordnance and Mortar-pieces,) wherein the Principles of the Art are plainly taught both by arithmetical Calculations and Tables ready calculated: with the Compoſitions of the ſeveral Fireworks uſeful in war both by Sea and Land. By Captain John Smith, ſome time Governor of Virginia and Admiral of New England. Now much enlarged by variety of Experiments made by experienced Navigators and Gunners ſince his Time.* 4*to. Lond.* 163 S.

b) *Ponderazioni ſopra la contrattazione marittima di Carlo Targa. Genova per lo Scionco.* 4*to.*

Ein Werk, welches von der Gelehrſamkeit des Verfaſſers ein hinlänglicher Beweis iſt. Im Jahr 1750 wurde es aufs neue gedruckt, unter dem Titel: *Ponderazioni ſopra la Contrattazione Marittima Ricavate dalla Legge Civile e Canonica, dal Conſolato di Mare e dagli Uſi Marittimi, con le formole di tali Contratti, profittevoli non ſolo a' Praticanti nel Foro, mà ancora ad ogni ſorta di Mercanti, e Marinari dal Dottiſſimo Carlo Targa Giureconſulto Genoveſe. In queſta nuova Edizione diligentemente rivedute, e da molti errori corrette. In Genova* 1750. *Nella Stamperia del Caſamara dalle Cinq. Lampudi con Licenza de' ſuperiori. A ſpeſe di Dominico Semini. q. Giamo Filippo.*

c) *Nic. Chriſtoph Lynker, de receptis in navem. Jen.* 4*to.*

1693.

a) *Charles Pene, Caſſini & autres Neptune François ou Atlas nouveau des Cartes marines. Paris chez Jaillot. fol. avec* 32 *Cartes enlum.*

Ein prächtiges Werk, welches auf Befehl des Königs heraus kam. Die Karten ſind nach Wrights Syſtem gezeichnet, und von *Pene* und *Caſſini* nachgeſehen worden; da ſie aber nur blos Europa betrafen, ſo wurden noch andere

von den übrigen Theilen der Welt, im ſelbigen Jahr zu Amſterdam geſtochen und dem Werke beygefügt. Herr *Sauveur*, der einige von dieſen Karten verfertigt hatte, begleitete das ganze Werk mit einer Abhandlung, worin er inſonderheit zeigt, wie man aſtronomiſche und nautiſche Aufgaben vermittelſt der Skalen auflöſen kann. Dieſe Abhandlung war ſchon 1692 zu Paris beſonders gedruckt worden.

b) *Henr. Cocceji de Aſſecuratione vulgo Aſſuranz. 4to. Frfti ad Vdr.*

c) *Werner von Roſenfeldt om Styrmandskonſten til Ungdommens Nytta. Stockh. 4to. hos Henr. Keyſer.*

d) *Pet. Ohrrhahrii Diſſ. de jure navigantium ſub præſid. Ehreg. Colbergii. Gryphisv. 4to.*

1694.

a) *Claas Janß Vooght's, Zeemans-Weghwyser met de Taafel. Amſt. m. F.* Auch *Amſt.* 1695.

b) *Everett on Building and repairing the Navy. 4to.*

c) *Abr. Groddeck de Magiſtro Navis. 4to.*

1695.

a) *Ordonnantie der Kaamer van Aſſecurantie en Avarye der Steden Amſteldam, Rotterdam e. ſ. v. Amſt. 4to.*

b) *Mich. Graſs, Diſſert. de libertate Fluminum publicorum hodiernum relicta, in ſpecie qua uſum Navigationis, legitimis remediis contra vim publicam & privatam aſſerenda. Tubing. 1695. 4to.* Auch in *Joh. Jac. Moſer Miſcell. diſſert. jur. publ. p. 124.*

c) *W. Hodges, Propoſals for the Encouragement of Seamen. 4to.*

d) *Everett on Manning the Navy. 4to.*

1696.

a) *K. M. Reglemente och Inſtruction för Lootz-Inſpectoren i Stockholm ſamt Upſyningz- och Aldermännerne i Swerige och Finland. Stokh.*

b) *Harriſon's Diſcovery of the Longitude. 8.*

c) *D. Rembrand van Nierop Kunſt der Stuurlieden. Amſt. 4to.*

Der Verfaſſer iſt als ein guter Mathematiker bekannt. Auſſer verſchiedenen aſtronomiſchen Büchern ſchrieb er noch folgende: 1) *Lootsmans Wegwyzer. 4to.* 2) *Gradboek. 8vo.* 3) *Onderwys der Zeevaart. 8vo.*

d) *Vocabulario Maritimo, para eſtudio de los Niños del Real Seminario de Sevilla. Sevilla. 12mo.*

Dieſes kleine Buch wurde 1722 vermehrt herausgegeben, unter dem Titel: *Vocabulario Maritimo y explicacion de los vocablos, que uſa la gente de Mar, en ſu exercicio del Arte de Marear, Nuevamente corregido, y añadido en eſta ſegunda impreſſion, Por mandado de los Cavalleros Mayordomo, y Diputados de la Univerſidad de Mareantes de eſta Ciudad de Sevilla. Dedicado al Señor San Pedro Gonzalez Telmo, Patron de Navegantes, y Titular del Real Colegio Seminario de dicha Ciudad. Con licencia: En Sevilla: En la Imprenta Caſtellana, y Latina de los Herederos de Thomas Lopez de Haro, en Calle de Genova. 12mo.* 88 Seiten.

Beyde Ausgaben hievon ſind äuſſerſt ſelten. *Terreros y Pando* hat dieſe Sammlung in ſeinem *Diccionario de las artes y Ciencias* wörtlich abgeſchrieben. Auſſer der ſchätzbaren Sammlung von Kunſtwörtern der Marine, die man in *Don Santiago Zuloaga, Cartilla Maritima, Cadiz* 1777 findet, iſt dieſes das einzigſte Wörterbuch der Marine, das in ſpaniſcher Sprache vorhanden iſt.

1697.

a) *De Nederlandſche Scheeps-Bouw-Konſt Open Geſtelt. Vertoonende Naar wat Regel, of Evenredenheyd, in Nederland meeſt alle Scheepen werden gebouwd; mitsgaders Maſten, Zeylen, Ankers, en Touwen, enz. daar aan gepaſt. Soo uit de Schriften van ouder, als jonger Bouw-Meeſters, als ook by eygen Ondervindinge, tot nut van alle jonge Bouw-Meeſters, en Knechten, als ook Uitreeders, en Liefhebbers van Scheepen, t'Samen geſtelt, door Coruelis van Yk. Scheepstimmerman. Met Kopere Figueren ter Materie dienende, verrykt. Gedrukt by Andries Voorſtad tot Delft. Voor Jan ten Hoorn, Boekverkoper tot Amſterdam 1697. folio.* Vorrede und Dedication 12 Seit. 364 Seit.

Der

Der Verfaſſer giebt zuerſt eine kurze Beſchreibung und Abbildung der Arche Noah, wie auch von etlichen chineſiſchen Fahrzeugen und Balons zu Siam, hierauf folgen die ſpaniſchen Karaken oder Galleonen und Galeeren, alsdann giebt er eine Abbildung eines Fahrzeuges, welches 1653 zu Rotterdam gebauet und von einem franzöſiſchen Mathematiker, Namens *Son*, erfunden worden. Dieſes Fahrzeug ſollte blos durch ein Uhrwerk und ohne Segel bewegt werden, und dabey ſolche Geſchwindigkeit haben, daſs es in einem Tage von Rotterdam nach Dieppe, und von da wieder zurück nach Rotterdam fahren könnte, auch die gröſsten Kriegſchiffe mitten durchſegeln, ohne ſelbſt Schaden zu leiden. Der Erfinder machte ſich aber, ehe das Fahrzeug ins Waſſer gebracht wurde, unſichtbar, nachdem er vorher unzählige Menſchen herbey gelockt hatte, das Kunſtwerk zu ſehen. Der Verfaſſer giebt ebenfalls eine Beſchreibung und Abbildung des Wunderſchiffs, welches *Hendrik Stevin*, ein Sohn des berühmten *Simon Stevin*, erfunden, und wovon er in ſeiner *Wiskonſtige Scheepvaart, Boek* 9. umſtändlich redet. Mit dieſem Schiffe ſollte man auf der See ſo ſicher fahren können, als mit einem Wagen auf dem Lande. In der Beſchreibung der Niederländiſchen Schiffsbaukunſt findet man viele nützliche Nachrichten, alles iſt aber ganz praktiſch abgehandelt, und nach der damaligen plumpen Bauart.

b) *L'Art des Armées Navales ou Traité des Evolutions Navales, Qui Contient Des Regles Utiles Aux Officiers Généraux, & Particuliers d'une Armée Navale; avec des exemples tirez de ce qui s'eſt paſſé de plus conſidérable ſur la mer depuis cinquante ans. Par le P. Paul Hoſte de la Compagnie de Jeſus, Profeſſeur des Mathematiques dans le Seminaire Royal de Toulon. A Lyon. Chez Aniſſon & Poſuel.* 1697. *fol. Avec Priv. du Roy.* 424 Seiten; worin 133 Kupferplatten begriffen ſind. Dieſem Buche iſt beygedruckt: *De La Conſtruction Des Vaiſſeaux Qui Contient Pluſieurs Traitez de Mathématique ſur des matiéres nouvelles & curieuſes. Par le P. Paul Hoſte &c.* Jahrszahl und Verlag eben ſo, wie bey dem Vorhergehenden. 172 Seit. 11 Kupferplatten.

In dem erſten Werke handelt der Verfaſſer die verſchiedenen Manoeuvres, welche mit Schiffen oder mit einer Kriegsflotte gemacht werden können, weitläuftig ab. Seine Arbeit wird noch heutiges Tages geſchätzt, und mit Recht iſt dieſes Buch eine Grammatik der Seewiſſenſchaft genannt worden. In dem letztern Werke ſucht er zu beweiſen, daſs der Widerſtand des Fluidums, welches auf eine Fläche ſtöſst, ſich verhält, wie die Geſchwindigkeit und wie der Sinus des Winkels der Incidenz. Dieſes war der Irrthum, den die damaligen Geometer ihm vorwarfen; allein die mehrſten neuern Mathematiker haben dieſen Lehrſatz wieder angenommen. Wenn übrigens des P. Hoſte Theorie der Steifheit eines Schiffs und des Stampfens deſſelben, wie auch andere Schlüſſe, die aus dieſen Vorausſetzungen hergeleitet ſind, nicht mit der Erfahrung übereinſtimmen, ſo hat dieſes inſonderheit ſeinen Grund darin, daſs er in mehrern mechaniſchen Grundſätzen fehlt, oder ſie nicht gehörig anwendet.

c) *Andreas Michaelis, Danſk Gradbog. Khv.* 8vo.

d) *Henr. Bodini, de Bodemeria. Reſp. Henr. Rademin.* 4to. *Halæ.*

e) *Journal de Navigation, ou l'Art & la ſcience des Navigateus par le Cordier. av. f. Havre de Grace.* 8vo.

1698.

a) *Traité complet de Navigation par Mr. Jean Bouguer. Paris.* 4to.

Dieſes Buch wurde ſehr wohl aufgenommen, und es enthält die bekannteſten Lehren und Berechnungen, die zur Schiffskunſt erfordert werden. Sein Sohn, *Peter Bouguer*, gab im Jahr 1753 eine vollſtändigere Anleitung zur Schiffskunſt heraus.

b) *Compendium iuris maritimi, oder kurzer Auszug des Seerechts, aus dem Wisbyſchen, Däniſchen, Hanſiſchen, Lübſchen, Hamburgiſchen &c. von J. R. E.* 4to. *Lübeck.*

c) *Jo. Wolffg. Textoris diſp. de Jure aſſecurationis. P. J. diſput. Franc.*

d) *Gloria Britannica: or The Boaſt of the British Seas; containing a true and full Account of the Royal Navy of England, ſhewing where each Ship was built, by whom and when, its Tons and Number of Men and Guns, both in Peace and War, a*

Home

Home and Abroad. Together with every Man's Pay, from a Captain to a Cabinboy. London.

Es ist dieses blos eine Liste der damaligen königlichen Schiffe nebst ihrer Besatzung, Anzahl Kanonen &c., welche jetzt von keinem erheblichen Nutzen ist, ausser, dass man sie mit den neuern Listen vergleichen kann.

1699.

a) *Manoel Pimentel Arte de Navegar. Lisb. folio.*

Wir werden bey der neuern Ausgabe dieses Werks 1746 umständlicher davon reden.

b) *Fr. IV. Skibs Artikle af 9. Sept. 1699.*

c) *Ordre og Instruction for det ostindiske Compagnies Skibs Capitainer af 9. Sept. 1699.*

1700.

a) *K. Fr. IV. Söe-Artikler og Krigs Rets Instruction af Dato Kiöbenhavn den 15. Martii* 1700. 4to. Es wurde auch 1729 Khv. 12mo. gedruckt, und Lübeck 1729. 8vo.

b) *Reinh. Chr. a Derschau de Havaria.* 4to. *Regiomont.*

c) *Andreas Michaelis. Den voxende Bredes Tavle. Khv.* 8vo.

d) *Zeynen Gearresteert by de Heeren Gecommitteerde Raden ter Admiraliteyt, residerende binnen Amsterdam, omme achtervolght te worden, by de Hooft-Officieren ende Capiteynen van haer Ed: Mo: &c. Amst. by Dirck Schouten.* 16 Seiten. 4to.

e) *Esplicazione del mezzo ritrovato per ricuperaze le navi. Ven.*

f) *Jo. Henr. Hoyer, diss. de Havaria. Regiom.*

1701.

Jo. Balth. Melchior de naufragio & naufragiorum Juribus. Giess.

1702.

a) *Ordonnantie van Louis XIV. Koning van Vrankryk. Aug.* 1681, *rakende de Zeezaaken. Amst.* 12mo.

b) *Der geöfnete Seehafen, worinnen nicht allein der meisten Nationen und Regenten, imgleichen fürnehmer See- und Handelsstädte in allen Theilen der Welt gewöhnliche Schiff-Flaggen und andere Seezeichen, sondern auch alle äusserliche und innerliche Theile eines vollkommenen Schiffs, nebst vielen Merkwürdigkeiten, sowohl in neuer deutlicher Beschreibung, als zierlichen Kupfer-Figuren anmuthig zu erblicken. Hamburg bey B. Schillern, Buchhändlern.* 12mo. 176 *Seit.* 5 *Kupferplat. und Abbildung verschiedener Flaggen.*

Das Buch enthält eine kurze Beschreibung der einzelnen Theile eines Schiffs und der Takelasche, welches aus holländischen Schriftstellern abgeschrieben worden. s. 1706. c. Man findet dieses Buch wie auch die Fortsetzung desselben (1706) ebenfalls in dem geöfneten Ritterplatz. Hamb. 1715. bey B. Schillern Wittwe.

c) *Dictionnaire de Marine contenant les termes De La Navigation & de L'Architecture Navale, Avec les Regles & Proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de Figures, Representant divers Vaisseaux, les principales Pieces servant à leur construction, les differens Pavillons des Nations, les Instrumens de Mathématique, outils de Charpenterie & Menuiserie concernant la fabrique; avec les diverses fonctions des officiers. A Amsterdam chez Pierre Brunel. Avec Privil.* 767 Seit. 4to. verschiedene Kupfer und viele eingedruckte Holzschnitte. Die zweyte Ausgabe ist vom Jahr 1736. Amst. 4to.; allein die neueste verbesserte und vermehrte wurde 1747. 4to. zu Paris chez Rollin fils. Avec Approbation, gedruckt, und enthält 879 Seiten.

Es ist dieses Buch äusserst schätzbar, nicht allein, weil es eines der vollständigsten Wörterbücher der Marine ist, sondern auch, weil man neben den französischen Kunstwörtern die holländischen findet. Der Verfasser desselben nennt sich Aubin. Bey der Bearbeitung seines Buchs hat er insonderheit *Guillet Homme d'epée*, wie auch *Desroches* und *Ozanams Dictionnaire* benutzt. Der Text zur Erklärung der Kunstwörter, die beym Schiffsbau vorkommen, ist

gröſstentheils aus *Witsen's Scheepsbouw* überſetzt. Da aber die Bauart und Takelaſche der franzöſiſchen Schiffe in manchem Betracht gänzlich von der holländiſchen abweicht, ſo ſtimmen die franzöſiſchen und holländiſchen Kunſtwörter nicht allezeit vollkommen übereiu, welches Aubin in der Erklärung ſelten anzeigt.

d) *Jörgen Raſch's Möenſke Styrmands Bog. Khv. 4to. m. f.*

e) *Walcot's Sea water made fresh and wholeſome. 4to.*

f) *Hiſtoire de la Navigation, ſon Commencement ſon Progrès & les Decouvertes. 2 Vol. 12mo. Paris.*

g) *An Eſſay on the Navy; or England's Advantage and Safety proved dependent on a formidable and well diſciplined Navy and the Encouragement of Seamen. In Two Parts. 1) Demonſtrating the Neceſſity of a formidable Navy; what our Naval Force is in Number of Ships; their Names, Rates, Men & and Guns; the Method of Manning the Navy; the Seamen's Treatment, and Manner of Payment, and therin divers Hardſhips that they ſuffer; the Prejudice accruing to the Government (and Nation in general) thereby, as well as by the late Manner of Impreſſing; the Inconveniences thereof demonſtrated &c. 2) Containing an humble Propoſal for a removing the aforeſaid Grievances, and giving due Encouragement to the Seamen; effectually Manning the Navy at all Times in few Days, and thereby ſaving to the Government three or four Hundred Thouſand Pounds per Annum in time of War, and be no Charge, but rather ſave Monies in Time of Peace. With a brief Touch on Greenwich Hoſpital for encreaſing the Revenues thereof. By the Author of the Seaman's Caſe. London. 4to. 54 Seiten.*

Der Verfaſſer dieſes Aufſatzes iſt John Dennis.

1703.

a) *Verhandeling van de Leger en Scheepsziekten. Amſt. 8vo.*

b) *Corn. van Bynkershoeck, ad locum IX. Digeſtorum de lege Rhodia de Jactu liber ſingularis & de dominio maris Diſſertatio. Hagæ Comit. 8vo.*

Der Verfaſſer iſt als ein gelehrter Juriſt durch mehrere Schriften bekannt.

1704.

Conr. Vegeſack, Diſſertatio de Aſſecuratione. Lugd. Bat. 4to.

1705.

a) *G. van der Tollen, Zeemands Handboek. Vliſſingen. 8vo.*

b) *Grundels theoretiſcher und praktiſcher Unterricht von der Artillerie zu Waſſer und zu Lande.* m. Kupf. 4to. Stockh.

Dieſes Buch iſt nicht in deutſcher, ſondern in ſchwediſcher Sprache geſchrieben, wovon mir der ſchwediſche Titel aber nicht bekannt iſt.

c) *Vergleich der Aſſecuratoren in Hamburg, über Puncte, ſo die Aſſecurannz betreffen. 4to. Hamb.*

d) *Juſtice's Dominion and Laws of ſea. w. Pl. Lond. 4to.*

e) *Nieuwe Hollandſche Scheeps-Bouw vertoonende een volmaakt Schip, met alle deszelfs uiterlike deelen, met nommers verklaard; als mede 't afloopend Schip; voorts de Hollandſche Admiraal op verſcheide manieren; noch een Doorgeſnede Schip van de eerſte rang; mitsgaders eenige Doorgeſneede Scheepsdeelen (een Admiraliteits Jagt) Booten, Sloepen, en in 't verbygaan, de Engelſe en Franſe Admiraalen, 't Kielhaalen van Schepen, Ankers, Gally-ſchepen, verſcheide Compaſſen, Quadrant, Nachtwyſer, Graad en Spigelboog; voorts allerhande Scheeps-Vlaggen, met haare Wapenen, Coleuren en Oorſprong. Als mede een Beſchreiving van 't Bouwen en Toetakelen van allerly Schepen na de maat; verſcheide Werktuigen, Loſse Scheeps-Deelen, Scheeps-Kraanen, te zaamen in ontrent 190 Kopere Plaaten, naauwkeurig en na de nieuwſte manier verbeeld. Komt hier noch achter by de Manier om 't ſtaande Want te Kerven, van 't Toeruſten van Schepen, en eindelyk,*

om een Schip wel in Zee te bewerken by allerhande weer. Te zamen gesteld door Carel Allard. Tot Amsterdam. 4to. by Carel Allard op den Dam. Met Priv. I. Theil 56 S. und 82 Kupferpl. II. Theil 70 Seiten und 105 Kupferplatten.

Dieses Buch ist ganz praktisch, und scheint gröstentheils nur gemacht worden zu seyn, um daraus die Namen der Theile eines Schiffs und der Handwerksgeräthe kennen zu lernen. Die mehrsten Figuren dabey sind aus Witsens Werk genommen. Ich habe dieses Buch auch in Arenbergs holländischem Bücherverzeichniss unter dem Jahr 1695. Amst. angezeigt gefunden, vermuthlich ist damals der erste Theil allein herausgekommen.

f) *An Essay on the Mechanism of the Macrocosm: or, the Dependence of Effects upon their Causes, in a new Hypothesis accommodated to our modern experimental Philosophy: in which are solved several Phænomena hitherto unaccounted for; as the Cause of Gravitation, Motion, Reflection &c. With a Method to find out the exact Rate that a Ship runs, and consequently the Longitude at Sea. By Conyers Puishall. Lond.*

1706.

a) *James Hodgson's, Theory of Navigation with all the Rules and Tables, right Ascensions, Distances, fixed stars &c. 4to. Lond.* Auch 1726 und 1738. ibid. 4to.

Eine sehr gute Anleitung zur Steuermannskunst. Der Verfasser hat sich durch mehrere Schriften bekannt gemacht, worunter seine *Doctrine of fluxions* und *Theory of Jupiter's Satellites* erwähnt zu werden verdient.

b) *Rob. Park's, Art of Sea-Fighting. Lond. 8vo.*

c) *Fortsetzung des geöfneten Seehafens, in welchem eine zulängliche Nachricht von der Schiffahrt selbsten, und wie ein jeder diese vortrefliche Wissenschaft selbst begreifen, verstehen und davon urtheilen soll; auch denen, so zur See dienen wollen, leichte Wege gewiesen werden, von C. B. A. Hamburg bey B. Schillern.* 1706 und 1715. 12mo. 116 S. f. 1702. b.

d) *The Accomplished Shipwright and Mariner; containing, The Principles of Geometry, Measuring of Board and Timber; with the Moulds, and Way of Shaping the Body of any Ship; and how they burthen, by Geometrical Demonstration and Arithmetrical Proof. Also how to equip ond navigate them; with a Table of Squares and Cubes; and the Extraction of the Square and Cube Root; with their Use. Also, Rules for finding the Length of the Masts, Yards, Rigging &c. How to make the Sails, proportion the Anchors and Cables: with useful Tables therein; and Rules in Sea Gunnery. Together with Rules to find the Prime, Epact &c. &c. Also Making the plain Scale, and its Use in Navigation &c. &c. Likewise Tables of the right Ascension of the Sun &c. &c. By John Hardingham of Great Yarmouth. To which is added A Correct Table of the Latitude and Longitude of the most notable Capes, Head-Lands and Islands in the World. By John Torntons. London printed for and sold by J. Thornton and H. White.* 1½ Bog. Vorr. und Dedic. 406 Seit. 4to. mit Holschnitten und Kupferstichen.

Die verschiedenen Materien dieses Buchs, welche aus dem langen Titel erhellen, handelt der Verfasser nur äusserst superficiel ab. Da man in diesem Fache jetzt weit bessere Bücher hat, so verdient es nur blos einer Anzeige.

e) *Cockburn, on Sea diseases. Lond. 8vo.*

Eine deutsche Uebersetzung davon kam 1726 zu Rostock heraus.

1707.

a) *The seaman's vademecum. 12mo. Lond.*

Dieses kleine Buch enthält etwas von der Schiffsartillerie und Schiffstakelasche, wie auch eine Erklärung etlicher Seetermini.

b) *Mart. Luc. Schele, Dissert. de instrumento Assecurationis vulgo Polizza. 4to. Helmst.*

1708.

a) *Fr. Roccus, de navibus & naulo. item de Assecurationibus notabilia & selecta Responsa. Amst. 8vo.* Auch *Ultraj. 8vo. eod. temp.*

Eine holländiſche Ueberſetzung mit Anmerkungen kam 1741 zu Amſt. heraus, unter dem Titel: *Fr. Rockus, over de Schepen en Vragtgelden, als mede over de Aſſurantien met Aanteekeningen van Mr. J. Fenema. Amſt. 4to. J. Loveringh.*

b) *Lübekſches wolgeordnetes Schiff- oder Seerecht in nachfolgenden Artikeln und Puncten, welchem alle diejenige, ſo über See gedenken mitzufahren, gehorſamlich nachleben müſſen. Lüb.*

Unter den Seerechten deutſcher Städte behaupten das Lübiſche und Hamburgiſche gewiſs den erſten Platz. Man findet ſchon in den älteſten Sammlungen vom Lübſchen Recht Verordnungen, welche das Seeweſen betreffen. Das älteſte Lübſche Seerecht iſt unter dem Titel bekannt: *Jus maritimum Lubecenſe antiquiſſimum publicis auſpiciis ab Alberto de Bardewick Reipublicæ cancellario compilatum* 1299. Dieſes alte Seerecht hat der Herr Domprobſt und Syndicus *J. C. H. Dreyer* in ſeiner *Bibliotheca iuris Lubecenſis cap. IX. p.* 234. geliefert. Ebenfalls ſteht es in ſeiner Abhandlung *de inhumano iure naufragii. p.* 315-324. Eine deutſche Ueberſetzung findet ſich in *J. A. Engelbrecht, Corpus iuris nautici.* Das alte Lübſche Recht, welches ſchon ſeit Heinrichs des Löwen Zeiten berühmt geweſen iſt, hat ein ſolches Anſehen, daſs faſt jede Stadt in Niederſachſen, Magdeburg, Holſtein &c. dieſes Recht entweder ganz oder zum Theil angenommen hat. Die Lübecker ſind daher auch befliſſen geweſen, ihre Rechte mehr und mehr zu verbeſſern, woraus endlich das im Jahr 1586 zuerſt in Druck bekannt gemachte Recht erwachſen, welches aus ſechs Büchern beſteht, und wovon das 6ſte Buch lauter Seegeſetze enthällt, die aus dem Römiſchen und Wisbyſchen Recht, wie auch aus den Receſſen, Gewohnheiten und Verordnungen des hanſeatiſchen Bundes hergeleitet ſind. Es iſt nachher mehrmals aufgelegt, zum letztenmal 1728. *J. A. Engelbrecht* liefert dieſes Seerecht in ſeinem *Corpus iuris nautici.*

Obgleich das hanſeatiſche See-Recht in Lübeck als einheimiſch anzuſehen iſt, ſo hat doch dieſe Handelsſtadt ihr eigenes Seerecht, welches 1708 zu Lübeck heraus gekommen iſt, und wovon wir oben den Titel angeführt haben.

Ferner iſt zu Lübeck eine beſondere, See-Angelegenheiten betreffende Proceſs-Ordnung vorhanden, welche dem im Jahr 1728 gedruckten Lübſchen Rechte, nebſt andern Verordnungen beygefügt iſt, unter dem Titel:

Ordnung des ſummariſchen See-Gerichts-Proceſſes, nach welcher keine ſchriftliche Handlung, und bey den Zeugen-Verhören keine ſchriftliche Deductiones, auch keine Sachwalter, ohne vorgängige Ermäſsigung dieſes Gerichts zugelaſſen, darin nach Lübiſchen und Hanſichen See-Rechten geurtheilt, und wenn die Klage nicht über ein tauſend Mark antrift, keine Appellation, Supplication und Reduction zugelaſſen, begebenden Fall aber die Appellation ſammt den Gravaminibus innerhalb zehn Tagen beygebracht, und wann derſelben a Senatu deferiret worden, am erſten Obergerichtstage proſequiret, widrigenfalls aber für Deſert geachtet werden ſollen. Ao. 1655.

Auſſer dieſem ſind verſchiedene einzelne, die Schiffahrt betreffende Verordnungen dem lübiſchen Rechte beygedruckt. Unter andern:

Senatus Lubecenſis atteſtatum, daſs Bodmerey nach Lübſchen Rechten und Gewohnheiten für zuläſſig erkannt werde, d. d. 12. *Febr.* 1581.

Lootſen-Ordnung ſamt taxa, wie viel die einkommenden Schiffe, als auch die ausgehenden, an Lootſen-Gelde zu bezahlen haben. d. 17. *Sept.* 1761, *revidirt d.* 12. *Apr.* 1775.

c) *Sam. Stryk de Colliſione Navium. Hal.*

d) *Diet. Melch. Grollmann, de Jure aſſecurationis. Gieſſ.*

1709.

a) *Jo. Werlhoff diſſ. de Judiciis admiralitatis Hamburgenſis. Helmſt.*

b) *Juſt. Henr. Boehmer, diſſ. de diſcrimine tempeſtatis marinæ. Halæ* 4to.

c) *Henr. Kellinghuſen, Diſputatio juridica de diſcrimine tempeſtatis marinæ. Halæ.* 4to.

d) *Henry Michelot. Le Portulan de la Mer Mediteranée, ou le vrai Guide des Pilotes Coſtiers. Amſterd.* 4to. 175 Seiten.

Dieſes

Dieſes Buch welches eine Beſchreibung der Küſten, Klippen und deren Weite von einander enthält, wurde 1715 ins Engliſche überſetzt, eine franzöſiſche Ueberſetzung kam noch 1775 zu Marſeille heraus.

e) *A General Treatiſe of the dominion of the ſea and a compleat body of the ſea laws. Lond.* 4to.

Dieſe Sammlung Seegeſetze macht mit *Malynes Conſuetudo vel lex mercatoria* und *Car. Molloy tract. de iure maritimo & navali* eine beynahe vollſtändige Bibliothek des engliſchen Seerechts aus. Ein beſonderes Seerecht iſt aber nicht in England vorhanden.

1710.

P. Bartholomeu Lourenço de Gusman, natural de Santos na America, Socio da Academia de Senchor Dn. Joaõ V. E. Varios modos de esgotar sem gente as naos que fazem agoa. Lisb. 4to.

1711.

a) *Sam. Frid. Willenbergii, Tract. de eo quod iuſtum eſt circa excurſiones maritimas. Gedani.* Auch 1726. 8vo. *ibid.*

b) *The Ship-builder's Aſſiſtant; or Some Eſſays towards completing the Art of Marine Architecture, viz.* 1. *A General Introduction, wherein is conſidered the Solid of leaſt Reſiſtance, ſo far as relates to the Formation of a Ship's Body, &c.* 2. *Obſervations for regulating the Price of Timber, with Eſtimates of the Value of Oak and ſeveral other Materials relating to naval Stores.* 3. *Rules for building any Sorts of Ships, with Tables of Scantling, and Directions for Moulding.* 4. *A new Method of meaſuring Tonnage.* 5. *Rules for Rigging; to which is annexed an Explication of the principal Terms. By W. Sutherland, Shipwright and Mariner. Lond.* 4to. 165 Seit.

Dieſes Buch wurde auch 1726 und nachher mehrmals gedruckt. Die neueſte Ausgabe iſt vom Jahr 1784. 156 Seiten. In dieſer iſt einiges, was die alte Ausgabe enthielt, weggelaſſen, z. E. die erſte theoretiſche Unterſuchung, wofür hier aber eine kurze Arithmetik ſteht; ebenfalls iſt der Text und die Kupfer etwas verändert, wie ſchon aus dem Titel erhellet, welcher folgender iſt:

The Ship-builders Aſſiſtant; or Mariue Architecture. Containing, 1. *Decimals, the Extraction of the Square and Cube Roots. Alſo, Geometry and Menſuration; with Rules for finding the Content of Plank and Timber. Alſo, the Tonnage of Ships; illuſtrated by proper Examples.* 2. *Obſervations on the Nature and value of Timber and how to procure it in neceſſary Forms for Ship-building.* 3. *The Method of drawing Plans of Ships and moulding their Timbers, with the practical Rules to be obſerved in building, the Hulls of different Ships; to which is added the Scantling or Dimenſions of Ships-Timbers.* 4. *Directions for making Maſts and Yards in juſt Proportion to the Ship, and to each other. Alſo Tables of Weights and Sizes of Anchors and Cables, according to the new Eſtablishment.* 5. *The Boatſwain's Art: Shewing the Method of finding the Length and Thickneſs of every Rope. Alſo, Cable and Cordage-Tables; ſhewing by Inſpection the weight of any Rope. With Directions for cutting-out Sails. The whole reviſed, corrected and illuſtrated with many Copper-plates. By William Sutherland, Shipwright and Mariner. London printed for Mount and Page* 1784. 156 Seiten 4to. und 8 Kupfertafeln.

c) *A. Verwer, Neederlands Seerechten, Avarien en Bodemerien, begreepen in de gemeene Coſteumen van der See. De Placaaten van Kayſer Carel V.* 1551, *en Koning Filipp II. Tractat van Quint. Weitsen van de Nederlantſche Avarien ende darenboven in eene verhandling nopende het Regt der Hollandiſche Bodemeryen. Amſt.* Auch 1716. *Amſt.* 4to.

Dieſer ſcharfſinnige Verwer hat aus alten Handſchriften entdeckt, daſs in dem berühmten Seerecht der Stadt Wisbuy, (welches aus 72 Artikeln beſteht,) die 12 erſten nur von Wisbuy herrühren, daſs die folgenden bis an den 37ſten Artikel die Urtheile des Seegerichts zu Damme in Flandern ausmachen, daſs mit dem 37ſten die

Verordnung anfängt, welche die Schiffer und Kaufleute von dem Seegericht (zu Amſterdam) verlangt haben, und mit dem 70ſten ſich endigt, und daſs die beyden letztern von einer unkundigen Hand hinzugefügt ſind, indem der 71ſte zum 48ſten und der 72ſte zum erſten Artikel gehören.

1712.

Maarten Ooſterwoud, School der Stuurlieden. 8vo. *Hoorn K. Brouwer.*

1713.

a) *Andr. Lange, Brevis introductio in notitiam legum nauticarum & Scriptorum juris reique maritimæ. Lub.* Auch 1724. *Lub.*

b) *Steins Einleitung zum lübeckiſchen Seerecht.*

c) *Memorien, Advertiſſementen van Regten en Advyſen van Regtsgeleerden aangaande het Regt van Neemen en weerneemen van Scheepen &c.* 4to. *Amſt.*

d) *J. van der Boot Merg Zeevaart. Amſt.* 8vo. *J. Loots en J. Swigters.*

1714.

a) *Kaiſer Peter des I. Zee Artikel Brief en inſtructie in Ruſs. en Nederlanſch. Petersb.* 8.

b) *Henry Deſaguliers, l'art de naviguer ou l'Art de la Marine. Amſt.* 8vo.

c) *Eſſay d'une nouvelle Theorie de la manoeuvre des Vaiſſeaux avec quelques lettres ſur le même ſujet par J. Bernoulli, Prof. de Math. & Membre des Acc. Roy. des Sc. de France, d'Angleterre & de Pruſſe. A. Basle chez G. Kœnig.* 8vo. 14 Seiten Vorrede. 220 Seiten.

Der Verfaſſer war ein Bruder des Jacob Bernoulli, welcher den vorhererwähnten Streit mit Renaud führte. Zuerſt erklärte ſich Johann Bernoulli günſtig für Renaud; nach genauerer Prüfung trat er aber auf Huygens Seite, und erklärte dieſes in obigem Buche. Wegen ſeiner auſſerordentlichen Kenntniſſe der höhern Mathematik, die er in ſeinem Werke zeigt, wurde der Streit von den berühmteſten Mathematikern zum Vortheile Huygens entſchieden anerkannt.

Da Bernoulli aber keine Kenntniſs von der Geſtalt eines Schiffs hatte, ſo verglich er den Boden deſſelben allezeit mit wenig dazu paſſenden Figuren; er nahm die Geſchwindigkeit des Windes, in Anſehung derjenigen des Schiffs, als unendlich an, welches doch bey weitem nicht mit der Wahrheit übereinſtimmt. Sein Bruder hingegen hatte die Geſchwindigkeit des Windes als beſtimmt angenommen, und daher ſind deſſen Beſtimmungen der Geſchwindigkeit der Schiffe weit richtiger. Demungeachtet nahm Joh. Bernoulli aber Rückſicht auf den Winkel, den die Richtung des Windes mit dem Segel macht, welches Jacob vernachläſſigt hatte, er ſuchte aber alles, was die Aufgabe intricat machte, zu vermeiden, und daher nahm er nur bey den Schiffen ein einziges Segel an, da doch in der Mehrheit der Segel der gröſste Vorzug beſteht, den die neuere Marine vor der alten hat. Für die Neigung des Segels gegen die Richtung des Windes fand er ebenfalls die Huygenſche Formel, wodurch er die Aufgabe auflöſete, den vortheilhafteſten Winkel des Segels gegen die Lage des Kiels zu finden, und da bey jedem Winkel des Segels mit dem Kiel nur ein gewiſſer Winkel des Segels mit der Richtung des Windes am vortheilhafteſten iſt, ſo ſuchte er vermittelſt der gefundenen Formeln, den Fall wo beyde zuſammen genommen, am vortheilhafteſten ſind und das Maximum geben. Dieſe Aufgabe löſet er freylich mit derſelben Geſchicklichkeit auf, allein ſeine Schlüſſe ſind immer auf die falſche Vorausſetzung gebauet, daſs die Geſchwindigkeit des Windes gegen die Geſchwindigkeit des Schiffs unendlich iſt, auch nimmt er dabey gar keine Rückſicht auf die Abtreibung, da doch beyde Vorausſetzungen im geringſten nicht mit der Erfahrung übereinſtimmen.

Ungeachtet dieſer neuern Beweiſe von der Richtigkeit der Huygenſchen Theorie, wollte ſich Renaud noch nicht für überwieſen halten, ſondern trat mit einem neuen Beweis hervor, wobey er ſich auf ſeine Zerlegung der Kräfte gründete, und ſolche Argumente gebrauchte, daſs Bernoulli ungeachtet ſeiner groſſen Kenntniſs in der Mathematik, ihn nicht anders zufrieden ſtellen konnte, als indem er ſagte, daſs die Zerlegung der Bewegungen in flüſſigen Körpern andern Geſetzen unterworfen ſind, als in dem leeren Raum, welche Ungereimtheiten aus blindlings angenommenen Grundſätzen herrühren. Endlich gab Renaud den Streit auf, wahrſcheinlich weniger aus Ueberzeugung, als aus Gefühl der Ueberlegenheit ſeines Gegners in der Mathematik.

Während

Während dieſes Streits gab Hr. *Parent* 1713 ſein Werk heraus, welches den Titel führt; *Eſſais & recherches de Mathematiques & de Phyſique.* In dem 2ten Theil deſſelben p. 741. findet man folgende Abhandlung: *De la ſituation, route & viteſſe d'une figure plane quelconque, tirée dans un fluide.* Die Vorausſetzungen, worauf Parent ſeine Berechnungen gründet, ſind diejenigen des Jacob Bernoulli, allein da er auf andere Grundſätze der Mechanik keine Rückſicht nimmt, ſo findet er nicht dieſelben Reſultate.

1715.

a) *A new method for diſcovering the Longitude both at ſea and land by Will Whiſton. Lond.* 8.

b) *Joh. Jul. Surland, Diſſertatio de literis maritimis vulgo van Zeebrieven.* 4to. *Gröningen.*

c) *Abſtractt of acts relating to the Admiralty.* 8vo.

d) *Introduzione all'Arte Nautica Per Uso de, Piloti e Capitani di Nave e per il migliore ſervizio de Commandanti ſopra il mare. Venetia.* 4to. 295 Seiten und 28 Kupferplatten, worauf 109 Figuren auſſer den Flaggen befindlich ſind.

Es iſt dieſes das vollſtändigſte Buch, welches in italiäniſcher Sprache über die Navigation geſchrieben worden. Es enthält auch die Abbildung eines Schiffs, und auf einem Bogen die Erklärung etlicher Kunſtwörter der Aſtronomie und Marine, doch iſt ſolche äuſſerſt mangelhaft. Die 2te Ausgabe wurde 1737. *Venez.* 4to. gedruckt.

e) *Conference de l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Aout* 1681 *avec les anciennes ordonnances, le droit Romain & le Reglement ſur cette matière.* 4to. *Paris.* Auch 8vo. 1715. Eine neue Ausgabe iſt vom Jahr 1743 und 1747. *Paris.* 8vo.

f) *Alimarus de longitudine. Lond.* 8vo. *fig.*

g) *H. Wilſon's Navigation.* 8vo

Wir haben ſchon 1599 von dieſem Schriftſteller geredet.

1716.

a) *Portulano del mare mediterraneo di Sebaſtiano Gorgoglione Genoveſe.* 4to. *Napoli.*

b) *Marine Architecture; or Directions for carrying on a Ship from the firſt laying of her Keel to her actual going to Sea; with Tables of Proportions for Timbers, Maſts, Yards, Cordage &c. By Edm. Bushnel Shipwright. 8th. Edition* mit Holzſchnit.

Dieſes Buch iſt vielleicht das beſte, wo nicht gar das einzigſte in dieſem Fach, zu ſeiner Zeit geweſen.

1717.

a) *The Secret Hiſtory of his Majeſty's Shipyard at Deptford; giving an Account of some material Tranſactions ſince its Beginning until the Year* 1716. 12mo. 40 Seiten.

Dieſer etwas bitter geſchriebene Tractat enthält eine kurze Nachricht von den damaligen Schiffsofficieren und Schiffsbaumeiſtern. Man ſieht hauptſächlich daraus, daſs in damaligen Zeiten auf Koſten der Nation Schiffe gebauet wurden, welche zum Seedienſt gar nicht tauglich waren.

b) *The Theory of the Handling or working of Ships at Sea. Tranſlated from the Original, printed at Paris by the expreſs Command of his Majeſty, by Mr. Sutherland.* 83 Seiten.

Dieſes Buch, welches ich nur dem Titel nach kenne, iſt wahrſcheinlich eine Ueberſetzung der Renaudſchen Theorie, wovon wir 1689 geredet haben. Es kann aber etliche Jahre eher oder ſpäter gedruckt ſeyn, weil keine Jahrszahl unter dem Titel ſteht.

c) *The Navy Royal; or A Sea-Cook turned Projector: containing a few Thougts about manning our Ships of war with the beſt Sailors without Violence, in the moſt pleaſing Manner, according to a Fourth Article of a late Propoſal published by our worthy Chaplain of his Majeſty's Ship the Lyme. By Barnaby Slush Cook of the ſaid Ship.* 12mo. 122 Seit. nebſt Vorrede.

Dieſe Schrift liegt noch im Manuſcript, und iſt wahrſcheinlich 1716 oder in einem von den folgenden Jahren aufgeſetzt worden. Der Verfaſſer, welcher einen fingirten Namen angenommen hat, giebt darin eine Nachricht von den mannigfaltigen Betriegereyen und Miſsbräuchen, die auf Schiffen vorgehen.

d)

d) *Pedro Manuel Cedillo, Maeſtro de la Arte de Navegacion en el Real Colegio Seminario de San Telmo de la Ciudad. de Sevilla, Compendio de la Arte de Navegacion.* 12mo. *Sevilla.*

Der Verfaſſer dieſes Buchs hat ſich durch mehrere Schriften bekannt gemacht, worin die Schiffskunſt auf eine deutliche und gute Weiſe abgehandelt wird. Im folgenden Jahr 1718 gab er ſeine *Trigonometria Aplicada a la Navegacion, aſſi por el beneficio de las Tablas de los Senos y Tangentes Logarithmicos; como por el uso de las dos Eſcalas Plana, y Artificial. Sevilla.* 12mo. 105 Seiten nebſt Log. Tafeln und Figuren, heraus. Cedillo wurde nachher Director der königlichen Academie der Cavalleros Guardias Marinas zu Cadix, und lieſs 1745 eine Abhandlung der Cosmographie und Navigation drucken, unter dem Titel: *Tratado de la Cosmographia y Nautica, dedicado al Exc. Sr. Don Cenon de Somo de Villa Cadiz. En la Imprenta Real de Marina.* 12mo. 240 Seiten nebſt Tafeln und Figuren. Letzteres Buch iſt weit brauchbarer und vollſtändiger, als die beyden vorhergehenden.

e) *Use of the Quadrant. Lond.*

f) *Fr. Caſimir von Büren, de facto illicito nautæ quatenus nocet dominis mercium.* 4to. *Bremæ.*

1718.

a) *Syſtema ou collecçao dos regimentos reaes, com ſeus Indices contem os regimentos pertencentes a adminiſtraçao da Fazenda real & alguns particulares offerecidos ao eminentiſſimo & reverendiſſimo Senhor Nuno da Cunha, Presbitero Cardeal da Santa Igreja de Roma do Titulo de ſanta Anaſtacia, inquiſidor geral, do Conselho de Eſtado de ſua Mageſtade &c. por Antonio Maneſcal Lisboa occidental. 2 Vol. Pars I.* 1718. *Pars II.* 1724.

In dieſer Sammlung Geſetze findet man verſchiedene zum Seeweſen gehörige, welche aber inſonderheit nur die beym Seeweſen angeſtellten Civilbedienten angehen.

b) *Traité des Longitudes, ou la Navigation dans ſon jour par Hibert. Paris.* 12mo.

c) *Les Pavillons ou les bannieres que la plûpart des nations arborent en mer, comme ſont ceux d'Angleterre, d'Ecoſſe & d'Irlande, des Provinces unies des Pays-Bas, de l'Eſpagne, du Portugal, de l'Italie, de France, du Dannemarc, de la Suede, de la Pologne, de Pruſſe, de l'Allemagne, de Moſcovie, de Turquie, de Barbarie & des Indes orientales &c. A Amſterdam chez D. Mortier.* 4to. 24 Seiten und 90 Kupf.

Dieſes Buch iſt der zweyte Theil von dem folgenden.

1719.

a) *L'Art de batir les Vaiſſeaux, & d'en perfectionner la conſtruction; De les garnir de leurs apparaux, les mettre en Funin, les Manoeuvrer &c. Avec la coupe d'un Vaiſſeaux du Premier-Rang, les Devis de pluſieurs Sortes de Vaiſſeaux, les Outils & Machines des Ateliers de Conſtruction, les Inſtrumens de Mathematique ſervans à la Navigation, leurs Deſcriptions & Figures; Diverſes Liſtes & Tables concernant la Conſtruction, l'Equipement &c. Outre les Pavillons de divers Etats. Le tout tiré des meilleurs Auteurs Hollandois, comme Witſen, van Eyk, Allard &c. Tome Premier. A Amſterdam chez D. Mortier.* 82 Seit. 4to. Tom. II. 94 Seit. mit vielen Kupf.

Sowol der Text als auch die Figuren dieſes Buchs ſind aus holländiſchen Schriftſtellern genommen, wie der Titel ſagt. Das ganze Werk dient eben zu nichts anders, als die Bedeutung der Kunſtwörter durch Figuren kennen zu lernen. Das vorhergehende Buch (1718. c.) folgt dieſem, als zweyter Theil.

b) *Melch. Lubeck de jure avariæ ſingulari Diſſertatio.* 12mo. *Regiom.*

c) *S. Loots, de nieuwe groote Zeeſpiegel.* 3 *Deelen. Amſt. folio.*

d) *Traité des Vivres pour les Vaiſſeaux & pour les Galeres.* 4to. *Paris.*

e) *Thom. Ratcliffe's Pocket Companion for Seamen.* 12mo.

f) *Memorias Miſitares De Antonio do Couto de Caſtello Branco. Pulicadas e dadas a Luz, por Antonio de Novaes Ferram Capitam*

tam de Granadeyros. Amſt. 12mo. *em Caxa de Miguel Diaz.* Hinter der Vorrede des Ferram ſteht *Miranda.* 20. Dec. 1711.

Eigentlich gehört der Inhalt dieſes Buchs nur von p. 118. bis 290. hieher, das übrige handelt blos von der Kriegskunſt zu Lande.

In dem 11. 12. und 13ten Kapitel redet der Verfaſſer von Schiffskanonen und deren Raperten, wie auch von Granaten und Feuerpfeilen: im 14ten von den verſchiedenen Ehrenſtellen aller zum Seedienſt gehörigen Officiere und deren Pflichten: im 15ten von Leichenbegängniſſen zur See. Im 16ten Kapitel zeigt er, wie ſich eine Flotte während eines Sturms zu verhalten habe: im 17ten, was ein Admiral bey einem Seezuge beobachten muſs: im 18ten, wie eine Flotte in Schlachtordnung geſtellt wird; auch enthält dieſes Kapitel eine Erklärung vieler Kunſtwörter, die bey dem Manoeuvre eines Schiffs gebraucht werden; eine Beſchreibung und Benennung der verſchidenen Theile eines Schiffs, deſſen Maſten, Segel, Taue &c. Das 19te Kapitel handelt von der Eintheilung einer Kriegsflotte: das 20ſte von Signälen: das 21ſte vom Salutiren: das 22ſte von den Kriegsflotten anderer Nationen, und von den verſchiedenen Ehrenſtellen der Seeofficiere und deren Unterſcheidungszeichen oder Flaggen &c. Das 23ſte von der Stärke der Seemacht, oder von der Anzahl Schiffe, welche Portugal und andere Nationen vormals und auch zur Zeit des Verfaſſers gehabt haben: das 24ſte Kapitel enthält in alphabetiſcher Ordnung die Namen der Schiffe und Fahrzeuge aller Nationen, und das 25ſte eine Liſte aller Oerter, wo Portugal Kriegs- und Kauffartheyſchiffe bauen läſst.

Ich begnüge mich damit, den Inhalt dieſes ſeltenen und in dieſem Fache in portugieſiſcher Sprache, einzigſten Buchs anzuzeigen.

1720.

a) *Peters I. Czaaren van Ruſsland Zee Reglement en Signalen, Ruſſiſch en Nederduitſch. II. Deele.* 8vo.

Es iſt dieſes die erſte Verordnung, welche Rusland in Anſehung der Handlung und Schiffahrt aufzuweiſen hat. Der groſſe Regent, Peter I., ſoll ſelbſt Verfaſſer davon ſeyn.

b) *Projett de la reſolution du fameux probleme touchant la Longitude ſur Mer par Leonard Chriſtofle Sturm. à Nuremberg.* 4to. 44 Seit. nebſt 1 Kupferplatte.

Um die Longitudo zu finden, glaubt Sturm, daſs eine Maſchine, wodurch die geſegelte Weite genau gemeſſen werden kann, hinreichend iſt. Die von ihm vorgeſchlagene Maſchine iſt eigentlich eine Erfindung des Vitruvius, aber zu dieſer Abſicht durchaus nicht anwendbar.

c) *Proporciones de las medidas mas eſſempciales, dadas por el Theniente General de la Armada Real del Mar Oceano Don Antonio de Gaſtañeta de Orden del Rey nueſtro Señor, para la Fabrica de Navios, y Fragatas de Guerra, que puedan montar deſde ochenta Cañones haſta diez, cuyas Proporciones tiene reſuelto ſu Mageſtad ſe obſerven por regla general en todos ſus Aſtilleros de Eſpaña, como en las de la America. Con Las Explicaciones de la Conſtruccion de la Varenga Maeſtra, plano y perfil particular de un Navio de ſetenta Cañones, con los largos grueſsos y anchos de los Materiales con que ſe debe executar. Hallariaſe en Madrid, en la Imprenta de Phelipe Alonso, en la calle del Olivo Alta.* Folio. 8 Seiten Vorrede und Dedication. 63 Seiten. 1 Kupferplatte.

Der Inhalt dieſes äuſſerſt ſeltenen Buchs erhellet aus dem Titel. Es iſt ganz praktiſch, und dient jetzt, da die Schiffe in Spanien nicht mehr nach dieſen Vorſchriften gebauet werden, blos zur Vergleichung.

d) *Sam. Fr. Willemberg, de Bodemeria. Ged.* 4to.

e) *Atlas des nouvelles Cartes des Côtes de l'Ocean &c. par le Sieur Michelot Marſeille.* 1. *Vol.* Atlas Format.

f) *Buchet's Naval Hiſtory with Cuts. fol. Lond.*

g) *W. Whiſton on the Longitude and Latitude found by the Inclinatory or Dipping Needle and Norman's new attractive of the loadſtone.* 8vo.

h) *H. Wilſon's Propoſal for a curvilinear ſea-chart.* f. 1599.

1721.

1721.

a) *Conr. Fr. Kefsleri, Diſſertatio de navibus ob mercium illicitarum vecturam commiſſis ſub præſid. Joh. Gottl. Heineccii. Hal. Magdeb.* 4to.

b) *Paul Gercken, Delibata quædam ad tit.* 16. *P. II. Stat. Hamb. ubi agitur de Havaria. Græn.* 4to.

c) *Traité ſur les triremes, ou les Vaiſſeaux de guerre des anciens par le Pere Languedoc. Paris.* 8.

Der Verfaſſer dieſer Abhandlung hat ſich das Syſtem des Laz. Baif zugeeignet. Man ſehe auch Journal des Savans 1721. Dec. p. 676. und 1723. p. 655. ſq.

1722.

a) *Memoires de Trevoux. Sept. et Octob.*

Man findet hierin die Muthmaſſungen des Pater *Sanadam* und eine Abhandlung des Pater *Maugeraye*, über die Schiffe der Alten.

b) *Petr. van der Schelling, de Lege Rhodia de jactu.* 8vo. *Lugd. Bat.*

c) *Barlow on the tides with* 15 *curious maps.*

d) *The improvement of Navigation, by two new-invented engines the one Called a Navivium for meaſuring a ship's way, and Knowing her progreſs by Inſpection; the other a Naviger for the ſteadier ſteering, and ſpeedier ſtaying and tacking a ship when purſued, or in Danger from a Lee-shore, by Joſeph Gilmore, Mathematician. Lond.* 8vo. *fig.*

Dieſe ſinnreiche Erfindung iſt der Seltenheit wegen in der *Collection of Papers on Naval Architecture. Part. II.* 1791. wieder abgedruckt.

1723.

a) *Laur. Bragenæs, Söe-Architectur eller Skibbygger-Kunſten. Kbh. folio.*

b) *C. Semleri, Methodus inveniendæ Longitudinis maritimæ. H. Magd.* 8vo.

c) *K. M. Förord. angående Skeppsklarerare, at de ej få drifva någon Handel eller reda uti Skepp. Stockh.* 4to.

d) *Mathias Jochimsen, Forſlag om Longitudine. Khv.* 4to.

e) *Zorgdragers alte und neue Grönlandiſche Fiſcherei und Wallfiſchfang &c. nebſt Nachricht von Bakkeljau und Stockfiſchfang bey Terreneuf.* 4to. *Leipz.* m. K.

Dieſes Buch iſt aus dem Holländiſchen überſetzt, man findet darin eine umſtändliche Beſchreibung der auf den Wallfiſchfang fahrenden Schiffe.

1724.

a) *Sur le jaugeage des Vaiſſeaux par M. Mairan.*

Dieſe Abhandlung befindet ſich in den *Memoires de l'Acad. des Sciences de Paris.* 1724. S. 231.

b) *Langii introductio in notitiam legum nauticarum & ſcriptorum Juris reique maritimæ.* 8vo. *Lnbec.*

c) *Königlich Großbritanniſches Strandrecht. Stade.*

1725.

a) *Atlas de Navigation & du Commerce dans toutes les Parties du Monde &c. Amſt. avec Portr. du Roy. fol.*

b) *Joh. Adolph. Cron. Tractatus de iure aſſecurationum. Roſtock.* 8vo.

1726.

a) *La Loxodromie ou nouvelle methode pour reduire les routes.*

b) *Laws of Pirates and Piracies.* 8vo.

c) *Det Kiöbenhavnſke Aſſeurance Comp. Octroy af* 20. *Apr.* 1726. 8vo. 2) *Det Kongl. Octroy Kiöbenhavnſke Aſſeurance Comp. Convention den* 20. *Ap.* 1726.

1727.

a) *Nathanael Colſon, The Mariner's New Kalender.*

b) *De Radouay Remarques ſur la navigation & moyens d'en perfectionner la pratique.* 4to. *fig.*

c) *J. A. van Dam, nieuwe Hoornſche Schatkamer of Konſt der Zeevaart. Amſt. by de Loots en J. Swigters.* 8vo.

d) *A.*

d) *A. Moubach, Beſchryving van de groenlandſche Viſchery met Pl. 'sHage. 4to.*

In dieſem Jahr wurde ebenfalls die zweyte holländiſche Ausgabe von *C. G. Zorgdragers Groenlandſche Vischery. Amſt. 4to.* gedruckt.

e) *Lettre critique de Mr. de Barras de la Penne au ſujet d'un livre intitulé: Nouvelles Decouvertes ſur la guerre, avec des Remarques ſur les Trirèmes. fol. Marſeille.* Man ſehe auch *Journal des Savans* 1728. *Mars p.* 398. *Mem. de Trevoux.* 1729. *p.* 123. 1730. *p.* 919. *ſqq.*

f) *Herm. Langenbecks Anmerkungen über das Hamb. Schiff- und Seerecht, und die dahin gehörigen Rechte der Admiralität, Aſſecurance, Avarie, Diſpache, Pilotage, des Schiffbaues, der Strand- und Bergung, Düpe und Hafen, wie auch die Grönländiſche Farth &c.* 4to. *Hamb.* Auch 1740. *Hamb. 4to.*

Schon in dem älteſten Hamburgiſchen Stadtrechte iſt das Seerecht ziemlich vollſtändig abgehandelt, wie es dermalen noch im Hamburger Stadtbuche enthalten iſt. (II. Th. XIII-XIX. Titel) Indeſſen findet ſich ſchon in dem alten Original-Stadtbuche auf dem Archiv und in dem Codex, auf der Bibliothek, ein altes Seerecht von 1276 oder 77, welchem noch vor dem Jahr 1497 fünf Artikel beygefügt ſind, da *dat Schip-Recht edder See-Recht* auf 50 Artikel vermehrt und unter VII Titel gebracht worden.

g) *Foſter's Digeſt of the laws relating to the cuſtoms, trade and Navigation. 8vo.*

h) In dieſem Jahre wurde den 1. Dec. das Preuſsiſche Seerecht publicirt, ſo zu Königsberg 1728. 4to. unter dem Titel, *K. Fr. Wilhelms Preuſsiſches Seerecht*, gedruckt wurde.

Das ſechſte Kapitel enthält Vorſchriften über Aſſecuranzgeſchäfte. Einige Artikel deſſelben ſind aber dnrch die Aſſecuranz- und Havarie-Ordnung für ſämmtliche Preuſsiſche Staaten vom 18. Febr. 1766 abgeändert worden.

In den alten Preuſsiſchen Landesgeſetzen befinden ſich ſchon verſchiedene das Seeweſen betreffende Verfügungen, unter andern ein ziemlich vollſtändiges *Preuſsiſches Havarie-Recht.* Man ſehe davon Lange und Aug. Hypol. Bone.

i) *De la mâture des Vaiſſeaux pièce qui a remporté le prix de l'Acad. Roy. des Sciences propoſé pour l'Année* 1727 *ſelon la fondation faite par feu Mr. Rouillé de Meslay &c. A Paris chez C. Jombert.* 4to.

In dieſer Preis-Abhandlung, von *P. Bouguer*, zeichnet ſich die groſſe Kenntniſs des Verfaſſers in der höhern Mathematik beſonders aus; allein ſeine Regeln ſind für den praktiſchen Gebrauch durchaus nicht anwendbar. Nach der Idee des Verfaſſers ſoll man auf Schiffen gröſſere Segel gebrauchen, um dadurch die Geſchwindigkeit der Bewegung zu vermehren; da dieſes aber nur in dem einzigſten Fall, wenn man vor dem Winde ſegelt, Statt finden kann, (denn in allen übrigen muſs Rückſicht auf die Neigung des Schiffs genommen werden, weil durch die Gröſſe und Höhe der Segel das Schiff augenſcheinlicher Gefahr ausgeſetzt würde umzuſchlagen) ſo will Boguer, daſs die Segel nicht ſo hoch, und dagegen $2\frac{1}{2}$mal ſo breit ſeyn ſollen, wie jetzt der Gebrauch iſt. Er denkt aber nicht daran, daſs die Segel alsdann entweder an der einen oder an der andern Seite des Schiffs beſtändig im Waſſer liegen würden. Ueberdem wer nur die geringſte Erfahrung zur See gehabt hat, weiſs, daſs ein Schiff vor dem Winde am ſchwerſten zu ſteuern iſt, und bey dieſer Geſtalt der Segel würde es gar unmöglich ſeyn, ſolches mit dem Steuer zu regieren. Auch Herr Le Camus, der ſich durch mehrere mathematiſche Schriften bekannt gemacht, hat ein Buch über die Bemaſtung der Schiffe geſchrieben, das im folgenden Jahre gedruckt wurde.

1728.

a) *J. P. Bieſters, Methodus inveniendi Longitudinem &c. Lond.* 4to.

Derſelbe Verfaſſer hatte auch 1725. Lond. 4. ſeine *Theſes de acus magnetica directione ad ſeptentr. &c.* drucken laſſen.

b) *Atlas maritimus & commerciales or A general view of the world, with an account of the Commerce and ſailing directions, juſtified by Edm. Halley. Lond. w.* 54 *carts.*

c) *Memoire ou l'on examine, quelle eſt la meilleure maniere de mâter les vaiſſeaux par Camus.* 4to.

d) *Traité du jaugeage par Pezenas. Paris.*

e) *Verordnung des Strandrechts in Sr. Königl. Maj. zu Dännemark Reichen und Landen.* 4to. *Altona.*

f) *Der Kaiserl. freyen Reichsstadt Lübeck Statuta, Stadtrecht und Ordnungen, sammt der Hansee-Städte Schiffs-Ordnung und Seerecht.* 4to. *Lübeck.*

1729.

a) *Britain's Glory or Ship-building unveil'd being a general Director for building and compleating the said Machines by William Sutherland, Author of the Ship-Builders Assistant. The second Edition. London pr. for A. Bettesworth, S. Fitzer, E. Midwinter. fol.*

Dieses Buch wurde 1740 wieder aufgelegt, und auf dem Titel findet man ebenfalls wieder: *Second Edition printed for W. Mount & Th. Page.* Die erste Ausgabe ist wahrscheinlich 1717 gedruckt worden, wie aus dem, diesen beyden Ausgaben angehängten zweyten Theil erhellet, dessen Titel folgender ist:

Prices of the Labour of Shipbuilding adjusted, or the Mysters of Ship-building unveiled. Beeing a brief explanation of the value of the Labouring Part in Shipbuilding; from a Ship of the biggest Magnitude to a small boat. First shewing the Working the whole Ship according to the Length, Breadth, Depth and Gut; and then by subdivisions shews the value of every particular Part. Lond. printed by D. L. in the Year 1717. Der erste Theil hat 134 Seiten und der zweyte 286 Seiten Folio.

Das Buch ist ganz praktisch, und der zweyte Theil enthält insonderheit Formulare zu Schiffbau-Contracten mit einzelnen Handwerkern.

b) *Klaas Henr. Gietermaker's, Vergulde Licht der Zeevaart, ofte Konst der Stuurlieden, vermeerdert door Jan Sikkena met Taeffeln. Amst.* 4to.

Dieses Buch enthält eine sehr gute Anleitung zur Steuermannskunst, und da es ganz nach dem Geschmack des Seemanns geschrieben ist, so wird es noch in Holland geschätzt. Im Jahr 1733 kam es wieder zu Amst. durch *Fr. van der Huips* und *C. Stuurman* vermehrt und verbessert heraus.

c) *Methode d'observer exactement sur mer la hauteur des Astres par Bouguer.* 4to. *Paris.* Auch 1731. *Paris.* 4to.

d) *Colliers Art of Navigation.* 4to.

1730.

a) *Thom. Rajalin. Underrättelse om Skepps-Byggeriet &c. Carlscrona.* 4to. *med* 6 *Kopperpl.* Derselbe ist auch Verfasser einer *Underrättelse om Skieppens och andra Fartygs Formastning, Takling och Seglens Proportionerande. Carlscrona.* 4to.

b) *Klaas de Vries, Schat-Kamer ofte Konst der Stuurlieden. Amst.* 8vo.

Von diesem ganz nach dem Geschmack der Seeleute geschriebenen Buch, sind viele Ausgaben vorhanden. Die neueste, welche mir bekannt, ist vom Jahr 1786.

c) *J. Harris, Treatise of Navigation containing,* 1) *The Theory of Navigation.* 2) *Nautical Problems.* 3) *Astronomical Problems.* 4) *Practical Navigation with Copper plates. Lond.* 4to.

d) *A Compleat Treatise of practical Navigation demonstrated from its first Principles &c. by Archibald Patoun. Lond.* 8vo.

Von diesem Buche sind viele Ausgaben gedruckt, eine davon kam noch 1770 heraus.

e) *Simon von Leeuwen, Tractat von Averei mit einigen nöthigen Observationen, Ordinantien, Assekurantien und Averei-Ordnungen ezlicher Seestädte. Lübeck.*

In dieses oder in das folgende Jahr gehört auch: *Theod. Schroeter de Avaria* und *Melch. Lübeck de jure avariæ.*

1731.

a) *La Theorie de la manoeuvre des Vaisseaux reduite en pratique, ou les principes & les regles pour naviguer le plus avantageusement qu'il est possible par M. Pitot, de l'Acad. R. des Sciences. A Paris chez C. Jombert rue St. Jacques &c. Avec Approb. & Privil. du Roy.*

D

Der Verfaſſer hat blindlings die fehlerhafte Bernoulliſche Theorie abgeſchrieben. Daſs er gar keine praktiſche Kenntniſs des Seeweſens gehabt, erhellet aus der ſchiefen Beurtheilung mehrerer Schiffsarbeiten. 1743 wurde dieſes Buch ins Engliſche überſetzt, unter dem Titel:

The Theory of working Ships applied to Practice; Containing the principal Rules for Sailing with the greateſt poſſible Advantage, by M. Pitot, of the Royal Academy Paris. Tranſlated by Edm. Stone. F. R. S.

b) In Hamburg, wo das Aſſecuranz-Geſchäfte ſchon im ſechszehnten Jahrhundert getrieben worden, richtete man ſich anfänglich nach den niederländiſchen Verordnungen von 1563, daher man noch auf alten Polizen den Ausdruck findet: *Achtervolgende de Forme en naar de Coſtuyme van de Beurse van Antwerpen onder welken wy Ons ſubmitteeren.* Die 1570 vom Herzog von Alba publicirten Verordnungen wurden aber von den Hamburgern ſo wenig, als von den Niederländern, angenommen, daher findet man auch in oberwähnten Polizen den Ausdruck: *Renuncieeren — de ordinantien van Aſſecurantien tot Antwerpen gemaakt.* Es wurde aber das Aſſecuranz-Geſchäfte blos als Mercantilwerk angeſehen, und die Streitigkeiten zwiſchen Kaufleuten und guten Männern abgemacht, daher auch im Stadtbuch von 1603, obſchon dieſer Contract bekannt war, nichts darüber verordnet iſt. Beſondere Vergleiche haben erſt im Jahr 1677 und 1704 die Aſſecuradeurs unter ſich gemacht, und endlich wurde 1731 eine Aſſecuranz-Ordnung zur geſetzlichen Vorſchrift angenommen, nach welcher noch in Gerichten verfahren wird. Die Reichsſtadt Lübeck hat dieſe Aſſecuranz-Ordnung ebenfalls zu ihrer Richtſchnur angenommen. Jetzt iſt man aber in beyden Städten auf eine Verbeſſerung derſelben bedacht.

1733.

a) *Pezenas Elemens de Pilotage. Marseille. 12mo.*

Dieſes Buch wurde auch 1734. 12mo. zu Avignon gedruckt. 1741 gab Pezenas zu Avignon noch ein vollſtändigeres Werk heraus, unter dem Titel: *Practique du Pilotage*, welches auch 1749 ebendaſelbſt gedruckt wurde. Beyde Bücher enthalten nichts, als was man ſchon in ältern findet.

b) *Hiſtoire de Rochefort, contenant l'Etabliſſement de cette ville, de ſon Port & Arſenal de Marine & les Antiquitez de ſon Chateau. Paris. 4to. fig.*

c) *Huntley, Obſervationes in morbos nautarum. Lond. 12mo.*

d) *Kelly's, whole Art of Navigation. 2 Vol. 8vo.*

1734.

a) *K. M. Forkl. öfver Forord. af 25. Oct. 1733 om Rote och Indelnings Bätmäns ofvande i Sjöväsendet. Stokh. 4to.*

b) *J. Albert Fabricii, Hydrotheologie, nebſt einem Verzeichniß von alten und neuen See- und Waſſerrechten. 8vo. Hamb.*

c) *A Deſcription of a inſtrument invented by J. Hadley for taking the latitude or other Altitudes at Sea w. C. Lond. 8vo.*

In dieſem Buche findet man eine Beſchreibung des bekannten Hadleyſchen Quadraten.

d) *Regulations and Inſtructions Relating to His Majeſty's Service at Sea. Eſtabliſhed by His Majeſty in Council. 4to. London.*

Dieſes Buch enthält die Engliſchen Artikels-Briefe, welche aber wahrſcheinlich ſchon eher gedruckt worden ſind. Die 13te Ausgae iſt vom Jahr 1790.

e) *Atkin's Naval Surgery. 12mo.*

f) *La meilleure Maniere de meſurer ſur mer le chemin d'un Vaiſſeau par Rouillé de Meſley. 4to. Paris.*

g) *Don Franciſco Xavier Maſcarenhas, Sargento mor de Batalhas na India. As Vozes mais proprias para o manejo das armas. 4to.*

Derſelbe Verfaſſer gab auch einen *Tratado do exercicio da manobra &c.* heraus, der zu Liſſabon 1737. 4to. und 1738. 8vo. gedruckt wurde. Es iſt ebenfalls noch ein *Tratado do armamento* und *Tratado como ſe deve aver hum Capitão no mar*, von ihm vorhanden, welche ſich aber beyde noch im Manuſcript auf der Königl. Bibliothek zu Liſſabon befinden.

1735.

a) *Hiſtoria tragico maritima por Bernardo Gomes de Brito. 4to. 3 Bände. 1735-1736.*

Es enthält dieſes Werk eine Erzählung von dem traurigen Schickſahl vieler portugieſiſchen Schiffe, die vormals hauptſächlich auf der Reiſe nach Oſtindien verunglückt ſind. Man findet hauptſächlich darin viele Nachrichten von der ältern Einrichtung der Schiffe, inſonderheit viele Seeterminologien.

b) *Science & Pratique du Pilotage par l'Abbé Valois. fig. 4to. Paris.*

c) *J. R. Fäſch, Kriegs-Ingenieur-Artillerie und See-Lexicon. m. Kupf. Dresden und Leipzig. 8vo.*

Die wenigen franzöſiſchen und holländiſchen Seetermini, welche man in dieſem Buche findet, ſind auf die elendeſte Weiſe, und ſelten recht erklärt.

d) *The English Pilot &c. Lond. 5 Vol.* Atlas-Format.

e) *Lediard's Naval Hiſtory of England. Lond. fol.*

f) *Hill's Naval Hiſtory of England. Lond.*

g) *Atkinſon's Mariners Compaſs rectified.* 12mo. *Lond.* Auch 1741.

h) *Lucas Anton de Boſtel & G. Werner de contributionibus propter jactum marinum, vulgo Avaria. Argent.*

i) *Chr. Steetz, Diſputatio juridica de inſtrumento recognitionis. (vulgo vom Connoſſement)* 4to. *Traj. ad Rhenum.*

1736.

Joh. Werlhofii de inſtrumento aſſecurationis vulgo Polizza. Accedunt 1) *Inſtrumenta aſſecurationis germanica.* 2) *Herm. v. d. Hardt de Germana Polizzæ origine.* 3) *Mich. Richey in eam animadverſiones.* 4to. *Lipſ.*

1737.

a) *Architecture Hydraulique, ou l'Art de conduire, d'elever & de maneger les Eaux pour les differens beſoins de la Vie. Par M. Belidor.* 4 *Vol.* 4to. *Parts* 1737. 1739. 1750. 1770.

Obgleich dieſes Werk hier eigentlich nicht her gehört, ſo verdient es doch deswegen angeführt zu werden, weil man in demſelben Abbildungen und Beſchreibungen verſchiedener Maſchinen findet, Häfen zu reinigen oder auszutiefen.

b) *La Connoiſſance des Pavillons ou Bannieres que la plûpart des Nations arborent en Mer. Haye.* 4to. *avec f.*

c) *D. Kruik, Gronden der Navigatie ofte Stuurmans-Konſt. Rotterd.* 8vo.

d) In dieſem Jahre wurden zu Bilbao Aſſecuranzgeſchäfte und Seeſachen betreffende Verordnungen publicirt, nach welchen in Spanien vor Gericht geurtheilt wird. 1787 ſind ſie zu Madrid aufs neue gedruckt, unter dem Titel:

Ordenanzas de la iluſtre Univerſidad y caſa de contratacion de la M. N. y M. L. villa de Bilbao (inſertos ſus reales privilegios) aprobados y confirmados por el Rey nueſtro Señor Dn. Phelipe Quinto. Año de 1737 *Reimpreſſas con ſuperior Permiſo. Madrid. En la officina de Pedro Maria. Año* 1787. *Folio. min.*

e) *Recueil general des outils dont on ſe ſert dans les Atteliers d'un Port de Marine. 1 Vol.* Atlas-Format.

f) *W. Whiſton's, Longitude diſcovered. Lond.* 8.

1739.

a) *K. Frederiks, Privilegium för et Aſſurance Kompagnie i Stokh.* 4to.

b) *K. M. För Aſſecuranſe Kompagniet ſtadfaſtade Aſſotiations Reglor af* 1739. *Stokh.*

c) *Verodnungen und Privilegien für die Seeleute im Herzogthum Schleſw. Kopenh. bey N. C. Höpfner.*

d) *Matth. Meieri, Tract. de aſſecurationibus mercatorum.* 4to. *Bremæ.*

e) *General Treatiſe of Naval trade and Commerce as founded on the laws. 2 Vol.* 8vo. *Lond.*

f) *Comine's Improvement in Navigaton. &c.* 8vo.

g) *The English Pilot for the coaſt of Africa. Folio.*

h) *The English Pilot for the Mediterranean Sea.* 1740.

1740.

a) *L. Fr. de la Drevetiere Sr. de Lille La Decouverte des Longitudes. Paris.* 8vo.

b) *Fr. Joze, da Camara de Vaſconcellos Capt. de Mar e Guerra Tratado da Nautica.* 4to.

Dieſes Buch befindet ſich noch im Mſcpt. auf der königl. Biblioth. zu Liſſabon.

c) *Inſtructions pour les mariniers, ou de la Maniere de rendre l'eau de mer potable, de conſerver l'eau douce, le biſcuit le bled &c. & de ſaler les animaux. Par Hales avec fig,* 8vo. *Haye.*

d) *The Sailors Companion and Merchantman's Convoy. Shewing the Military Power of the Lord High-Admiral, and The Duty and Conduct of all Superior and Inferior Officers of the Royal Navy of Great Britain Also The Duty of Privateers, with Inſtructions relating to Capture and for obtaining ſpeedy Condemnation of Prizes and Payment of Bounty-Money, purſuant to the Statutes in Force: Together with Abſtracts of ſeveral Acts of Parliament relating to Navigation and other uſeful Particulars mentioned. By J. Cowley. London.* 12mo. *Printed for T. Cooper at the Globe in Pater-noſter-Row.* 232 Seiten. 12mo.

Dieſes kleine Buch enthält verſchiedene intereſſante Nachrichten von der ältern und neuern Brittiſchen Seemacht, den Pflichten der See-Officiere u. ſ. w. Am Ende befindet ſich ein kurzes Wörterbuch, welches die nothwendigſten Seetermini enthält, und zuletzt folgt ein Verzeichniſs der verſchiedenen Taue eines Schiffs und deren Dicke.

e) *Memoires de Guai Trouin. Paris. av. f.*

Dieſes Werk enthält viele dem praktiſchen Seemann intereſſante Nachrichten.

f) *Jo. Gottl. Heineccii faſciculus Scriptorum de jure nautico & maritimo, Jo. Franc. Stypmanni jus maritimum & nauticum, Reinholdi Kuricke de aſſecurationibus Diatribe, & Jo. Loccenii jus maritimum complexus. Hal. Magd.*

1741.

In dieſem Jahr gab Dr. *Patrick Murdoch* eine Abhandlung heraus, (*Murdochs Mercators Sailing*) worin er Wrights Segelkunſt nach der Sphäroide der Erde einrichtete; auch gab *Colin Maclaurin* in den *Phil. Tranſ. No.* 461. eine Regel, die Meridionaltheile einer Sphäroide zu beſtimmen, wovon er weitläuftiger in ſeinem *Treatiſe of Fluxions. Edinburg* 1742. 4to. 2 *Vol.* redet. Am Ende des zweyten Bandes von dieſem Tractat befinden ſich Auflöſungen verſchiedener nautiſcher Aufgaben, unter andern §. 922. den vortheilhafteſten Winkel der Segel mit dem Kiel und der Richtung des Windes zu beſtimmen. Aber bey allen dieſen Auflöſungen hat der Verfaſſer eben ſo, wie *J. Bernoulli*, angenommen, daſs die Geſchwindigkeit des Windes zur Geſchwindigkeit des Schiffs unendlich groſs iſt, und dabey die Abtrift gar nicht in Betracht kömmt.

Murdochs Abhandlung wurde 1742 mit Anmerkungen in franzöſiſcher Sprache herausgegeben, unter dem Titel:

Nouvelles Tables Loxodromiques, ou Application de la Theorie de la véritable Figure de la Terre, à la Conſtruction des Cartes Marines reduites. Avec des Remarques préliminaires ſur les Meſures qui ont ſervi à decouvrir & à determiner cette Figure. Traduit de l'Anglois Par M. de Bremond. Paris. 8vo.

1742.

a) *Handboekje voor den Zee-Leerling zynde een beknopte Beſchryving der Toetakelinge van een Oorlogſchip, zoo als ieder Charter tot Amſterdam ſedert eenige Jaaren is uitgeruſt. Benevens een verhaal van verſcheidene Zaaken, die hy kennen moet, bevoorens zyn bevordering tot Luitenant door M. Lambrechts, Kaptein ter Zee. Tweeden Druk. Amſt.* 8vo. *By J. van Keulen.* 264 Seit.

Die erſte Ausgabe dieſes Buchs iſt vom Jahr 1713. Es enthält eine kurze Beſchreibung des Schiffsgebäudes, Rundholzes, und inſonderheit der Takelaſche, von deren verſchiedenen Dicke und Länge, wovon der Verfaſſer viele Liſten giebt. Am Ende befinden ſich etliche Verordnungen, das Seeweſen betreffend, und Artikel-Briefe. *Kinsbergen* hat dieſes Buch 1788 verbeſſert und vermehrt herausgegeben.

b) *Or-*

b) *Ordonnances de Louis XIV. touchant la Marine. Paris.* 24mo.

c) *Collection of Statutes relating the Admiralty Navy and Ships.* 4to.

d) *J. Squire. Propoſal for diſcovering the Longitude.* 4to. Franzöſ. und Engl. ſehr ſauber gedruckt.

Eine engliſche Ausgabe von dieſem Buche iſt vom Jahr 1743, unter dem Titel: *A Propoſal to determine the Longitude. By J. Squire Second. Edition. Lond.* 8vo. 160 Seit.

1743.

a) *Hier. Rhode, Diſp. iuridica de ſervatitio quod vulgo Bergelohn vocant.* 4to. *Hal.*

b) *J. S. P. Boehmer, Diſſertatio de ſervatitio. Hal.* 4to.

c) *Hauxley's Syſtem of Navigation, or Navigation unveiled. 2 Vol.* 8vo. *Lond.*

d) *Hales deſcription of Ventilators. Lond.*

Der Verfaſſer beſchreibt in dieſer Abhandlung eine Maſchine von ſeiner Erfindung, womit man die faule Luft aus dem Schiffsraum bringen kann. Wir werden in dem allgemeinen Wörterbuch der Marine beym Artikel Auslüften davon reden.

e) *Casp. Fr. L. Fontenays, Söe Evolutioner, eller en Orlogs-Flodes Ordener og Bevægelſer. Khv. fol. med* 68 *Planer.*

Der Verfaſſer war Commandeur-Capitain in Däniſchen Dienſten, und 1759 wurde er Admiral. Sein Werk iſt das einzigſte, welches in däniſcher Sprache über das Schiffs-Manoeuvre vorhanden iſt, und iſt mit vieler Einſicht geſchrieben.

1744.

a) *The English Pilot deſcribing the ſea coaſts of the ſouthern and oriental Navigation. Lond. II. Parts.* mit 40 Karten.

b) *A. Blankaart, Scheeps Geneesoeffening. Amſt. J. Morterre,* 8vo.

c) *Jo. Lud. Leſtocq, de navibus rebusque ob diſcrimen tempeſtatis maritimæ pro derelicto habendis vel non habendis.* 4to. *Regiom.*

d) *Steph. Waga, von der Unbilligkeit des Strandrechts. Königsb.* 4to.

e) *Diſcours ſur la Manoeuvre des Vaiſſeaux Prononcé à l'Ecole Militaire le 17. Novembre* 1744. *p. M. Saverien, Ingénieur & Profeſſeur d'Hydrographie en cette Ecole &c.* 17 Seiten. 4to.

Eine höchſt unbedeutende Abhandlung, worin der Verfaſſer kürzlich die Fortſchritte, welche in der Schiffskunſt gemacht worden, erzählt.

f) *Hiſtoire générale de la Marine contenant ſon origine, ſes progrès, ſon état actuel & les expeditions maritimes anciennes & modernes par Boismêlé & Richebourg. 3 Vol.* 4to. *Paris* 1744-1758.

g) *Croſby's Mariner's Guide or Art of Navigation both in Theory and Practice containing every Thing neceſſary from the firſt to the completion of a perfect ſeaman. with examples, tables, cuts &c.* 8vo.

1745.

a) *Peder Horrebow, Danske Skatkammer beſtaaende udi Grunden til Geometrien og Navigationen med Continuations. Kbh.* 4to. Auch 1776. ib.

b) *Lorenz Bendtzen, Sejl og Compas Mager udi Kiöbenhavn Nye Danske Söebog eller Styrmands og Loedsmands Handbog overſat af Hollandſk og forbedret. Kbhvn.* 8. Auch 1746. ibid. 302 Seit. 8vo.

Es enthält dieſes Buch eine Beſchreibung der Küſten, Bänke, Klippen &c. die man bey Holland, England, Irland, Frankreich, Spanien und Portugal findet.

c) *Maniere de trouver l'heure en mer par obſervation ſoit de jour, ſoit dans les crépuſcules & ſurtout dans la nuit, quand on ne voit pas l'Horison.* 4to. *Paris.*

d) *Saverien Nouvelle Theorie de la Manoeuvre des Vaiſſeaux.* 8vo. *Fig.*

e) *Alberto Pappiani della Sfera armillare e del uſo di eſſa nell' Aſtronomia nautica & Gnomonica. Firenze.* 4to. *fig.*

f) *Richerche ſull' origine, ſtruttura ed uſo delle antiche navi turrite dal Dottor Andrea Pietro Giulianelli.* 8vo. *Firenze.*

g)

g) *Chriſt. Carl Lous. Prof. Mathes. De re nautica veterum. Hafn.* 4to.

h) *Propoſals concerning the Navy,* 8vo.

1746.

a) *Arte de Navegar, em que ſe enſinam as Regras Praticas, e os modos de cartear e de graduar a Baleſtilha por via de numeros, e muitos problemas uteis á Navegaçao; e Roteyro das viagens, e Coſtas maritimas de Guiné, Angóla, Braſil, Indias, e Ilhas occidentaes, e orientaes, Novamente emendado, e accreſcentadas muitas derrotas, Dedicada a el Rey D. Joaõ V. Noſſo Senhor Por Manoel Pimentel Fidalgo da Caſa de Sua Mageſtade, e Cosmografo mór do Reyno. Lisboa Na officina de Franciſco da Silva. folio.* 603 Seiten.

Dieſes Werk war ſchon 1699 und 1712 gedruckt worden, und auſſer dieſer Ausgabe vom Jahr 1746 habe ich noch eine neuere vom Jahr 1762 angezeigt gefunden.

Es iſt das vollſtändigſte Werk, das in portugieſiſcher Sprache über die Navigation geſchrieben worden. Der Verfaſſer zeigt inſonderheit den Gebrauch von Wrights Karte, die er in Nachahmung der Franzoſen *Carta reduzida* nennt. Er beſchreibt auch einen Davis-Quadrant, und erwähnt Norwoods und Picarts Meſſung der Erde.

b) *Extract du Livre, de la parfaite Navigation par la Latitude & la Longitude &c. par M. Jean Baptiſte Mandillo Génois & Capitaine de Vaiſſeau. Paris chez Antoine Boudet.* 8vo. 44 Seiten.

Des Verfaſſers Abſicht iſt eigentlich aus der Inclination und Declination der Magnetnadel die Latitudo und Longitudo auf der See zu finden.

c) *Afbeelding van alle de Generale Zeinen, die geduan en geobſerveerd werden in 's Lands Vloot, zoo in het Zeilen en Ankeren by Daag en Nagt, als ten tyde van gevegt; met de beteekenis van ieder Signaal, en aanwyzing der plaatszen daar dezelve in de Origineele Hollandsze en Engelsze Zein-Boeken te vinden zyn. Als Meede een Regiſter van alle de Inſtructien en Waarſchouwingen daar toe behoorende; &c. Door N. Govertß. Amſterdam voor den Autheur.* 12mo. 77 Kupferpl. nebſt Beſchreib. derſelben.

d) *Artikels-Brief für das nach der Mittelländiſchen See ausgehende Kriegs-Schiff. Hamb.*

Admirals-Brief für den Commandeur des nach der Mittelländiſchen See ausgehenden Kriegs-Schiffs: Das Wapen van Hamburg.

e) *Atlas de l'Archipel, en trois Feuilles &c. par F. Olivier. Toulon.* Atlasformat.

f) *The laws, Ordinances and Inſtitutions of the Admiralty of Great-Britain, civil and military. 2 Vol. gr.* 8vo. *Lond.*

g) *Die von Ihro Königl. Majeſtät der Kopenhagenſchen Aſſekuranz-Compagnie ertheilte Vergünſtigung und den allerhöchſt confirmirten Vergleich zwiſchen ſolcher Compagnie. Beydes vom* 1. *Jul.* 1746.

Durch dieſe Vergünſtigung haben die ſchon im 6ten Kapitel des däniſchen Rechts befindlichen Verordnungen, wegen Aſſekuranzen, etliche Erläuterungen und Zuſätze bekommen. Sie iſt auch in demſelben Jahr in däniſcher Sprache gedruckt, unter dem Titel: *Det Kongl. Kiöbenhavnske Aſſecurance Comp. Octroy og Convention,* 1. *Jul.* 1746. 8vo.

h) *Exton on the Sea-jurisdiction of England.* 8vo.

i) *De Abreu, Tratado Juridico Politico ſobre preſſas de mar. Cadiz.* 4to.

Dieſes Werk wurde auch 1758 in 2 Bände 8vo. in franzöſiſcher Sprache zu Paris gedruckt, unter dem Titel:

Mr. le Chevalier d'Abreu, Traité iuridico-politique ſur les priſes maritimes & ſur les moyens qui doivent concourir pour rendre ces Priſes legitimes.

k) *Ponziano Conti Saggio di obſervazioni ſopra varie materie di letteratura. Venez.* 1746. *per Antonio Mora.*

Man findet in dieſer Sammlung verſchiedene Abhandlungen von den gethürmten Schiffen der Alten. Ebenfalls auch in *Montfaucons Antiquité expliquée* und in den Werken des *Robert Valturius, Palmerius, Fabretti, Opel. Lipſius,*

ſius, Giraldi, Barocius, Valtrinus und andern mehr.

1) *Traité du Navire, de ſa Conſtruction, & de ſes Mouvemens, Par M. Bouguer de l'Academie Royale des Sciences, ci devant Hydrographe du Roy au Port du Croiſac & au Havre de Grace. 4to. Paris.*

Dieſer berühmte Verfaſſer, welcher in der höhern Mathematik ſo viele Talente beſaſs, handelt in dieſem Werke den theoretiſchen Theil der Schiffsbaukunſt auf eine vortrefliche Weiſe ab. Der weite Umfang dieſer Schrift, die Geſchmeidigkeit der algebraiſchen Formeln, der elegante und deutliche Vortrag und die Herablaſſung des Verfaſſers, die ſchwerſten Aufgaben der höhern Mathematik auf ſolche Weiſe einzurichten, daſs ſie auch der am wenigſten geübte verſtehen konnte, erwarben ihm den verdienteſten Ruhm. Zu bedauren iſt es freylich, daſs er nicht den völligen Grad der praktiſchen Kenntniſs beſaſs, Theorien auf Erfahrungen zu gründen; doch bleibt ſein Buch jederzeit ſchätzbar, wenn auch gleich nicht alle Reſultate genau mit den neuern Entdeckungen überein ſtimmen. Seine Theorie von dem Gleichgewicht und dem veränderlichen Schwerpunct des Schiffs iſt jederzeit anwendbar. Dieſes Werk kam auch 1777 in italieniſcher Sprache zu Venedig heraus, doch ohne die geringſten Zuſätze, der Titel davon iſt:

Trattato della Nave, della ſua coſtruzione e de ſuoi movimenti di Mr. Bouguer. Tradotto dal Franceſe. Venezia. Nella Stamperia di Carlo Paleſe. 4to. 532 Seit. 12 Kupferpl.

1747.

a) *Jo. Lud. Leſtocq, Auszug der Hiſtorie des Algemeinen und Preuſſiſchen Seerechts und der damit verbundenen römiſch-deutſchen Rechte. Bey Erläuterung l. 1. Cod. de naufragiis, nebſt beygefügten uralten in Preuſſiſchen Urkunden befundenen See- und Waſſerrecht. 4to. Königsb.*

b) *Reinh. Fr. von Sahme, Einleitung zum Seerecht des Königreichs Preuſſen. 4to. Königsb.*

c) *Saverien Recherches hiſtoriques ſur l'origine & progrés de la conſtruction des navires des anciens. Paris. 4to.*

d) *The Practical Sea-Gunner's Companion; or, An Introduction to the Art of Gunnery: containing Decimal Arihmetic, Practical Geometry, Trigonometry with its Application to the Meaſuring of Heights and Diſtances; the Duty of a Gunner &c. the true Allowance of Powder for Proof; Service, Salutes, and Scaling of all Ordnance now in Uſe; the Nature, Length and weight of Iron ordnance; of the ſpecific Gravity of Lead, Braſs, Iron &c. with its Uſe in finding the weight of different Kinds of Metals. Alſo, the true Diameters of the Bores and Ball whereby the Wind Allowance is exactly known; the Weight and Diameters of Iron Spheres; Magnitude and weight of the ſeveral Shells (now in Uſe) when empty or filled, Length of the Fuzes, and Time of Burning, &c.; of Carcaſes ancient ond modern; a Catalogue of Gunners and Armourers Stores, with the Quantity of Arms allowed for a Ship of each Claſs, new Eſtablishment; and ſeveral other Particulars, as will appear by the Table of Contents. Being the Subſtance of the Captains Povey and Binning with large Additions and Improvements. By W. Mountaine, Teacher of the Mathematics. Printed for W. and J. Mount and T. Page. Lond.*

e) *La Mâture diſcutée & ſoumiſe à de nouvelles Loix par M. Saverien Ingenieur de la Marine. Paris chez Chaubert.* 8vo. 30 Seit. Vorrede, 90 Seiten.

Saverien hatte ſich ſchon in ſeiner Theorie de la Manoeuvre des Vaiſſeaux gegen Bouguers Grundſätze ſeiner Mâture des Vaiſſeaux erklärt. Bouguer beantwortete die Einwürfe aber in ſeinem Traité du Navire, welches die Veranlaſſung war, daſs Saverien ſeine Meynung in obigem Werke weiter aus einander ſetzte. Es ſind zwiſchen beyden verſchiedene Schriften gewechſelt worden, die ſich im Mercure und Journal de Trevoux vom Jahr 1746 und 1747 befinden.

f) *Haico Haykens de derelicto, in ſpecie de navi in mari glaciali naufragio rupta a vectoribus abdicata & ab alio inventa. Franc.* 4.

g) *Herm. Conring de Commercio marino.*

1748.

1748.

a) *Kongl. Reglemente hvarefter Coepvaerdie-Skeppare och Skeppsfolk hafva sig at rätta. Stockholm* 30. *Mart.* 1748. 4*to.*

Dieſe Reglemente ſind auch 1785. Stockh. 4to. gedruckt.

b) *Exame de Bombeiros &c. por Joze Fernandes Pinto Alpoym. En Madrid.* 8*vo.* 444 Seit. 18 Kupferpl.

Dieſes Werk, welches in dieſem Fache in portugieſiſcher Sprache vielleicht das einzigſte iſt, enthält verſchiedenes von Schiffsmörſern und Drehbaſſen.

c) *Ordenanzas de Su Mageſtad, para el Govierno Militar, Politico, y Economico de ſu Armada Naval. Parte Primera Que contiene los Aſſumptos pertenecientes al Cuerpo General de la Armada.*

Parte Segunda Que contiene los Aſſumptos pertenecientes à los Cuerpos Militares de la Armada. De Orden del Rey N. S. En Madrid: En la Imprenta de Juan de Zuniga. gr. 4*to.* Erſter Theil 453 Seiten. Zweyter 469.

Dieſe beyden Bände enthalten die ſämmtlichen Artikelsbriefe der ſpaniſchen Kriegsflotten. Bey etlichen Artikeln ſind aber in den folgenden Jahren einige Abänderungen gemacht und neue Verordnungen publicirt worden.

d) *Eſſai ſur la Marine des Anciens & Particulierement ſur leurs Vaiſſeaux de Guerre. Par M. Deſlandes. Paris chez David, l'aîné & Ganeau.* 12*mo.* 31 Seiten Vorrede. 297 Seiten Inhalt.

e) *Conſiderazioni iſtoriche di D. Abondio Collina ſopra l'origine della buſſola nautica nell' Europa e nell' Aſia. In Faenza.* 8*vo.*

f) *An Eſſay towards deciding the important queſtion whether it be a national advantage for England to enſure the ships of her enemies.* 8*vo. Lond.*

g) *J. P. Willebrandt, Hanſiſche Chronik. Lübek.*

h) *J. L. Roſt, Beginſelen der Sterre en Zeevaartkunde, met Pl. Amſt. J. van Selm.* 8.

1749.

a) *Scientia uavalis ſeu tractatus de conſtruendis ac dirigendis navibus, pars prior complectens theoriam univerſam de ſitu ac motu corporum aquæ innatantium, Auctore Leonhardo Eulero, Prof. hon. Acad. Reg. Scient. Boruſſ. Inſtar ſupplementi ad Tom. I. novor. Comment. Acad. Scient. Imp. Petropoli.* 4*to. Typis Acad. Scient.*

Pars poſterior in qua rationes ac præcepta navium conſtruendarum ac gubernandarum fuſius exponentur. 4*to.*

Sowol die beſondere Ordnung, welche in Eulers Vortrage herrſcht, als auch die glückliche Anwendung der höhern Mathematik, zur Auflöſung der ſchwerſten Aufgaben, machen dieſes Werk zu einem der wichtigſten in dieſem Fache. Es würde gewiſs eine vollkommene Arbeit geworden ſeyn, wenn der unſterbliche Euler, der in jedem Fach der Wiſſenſchaften, die er bearbeitete, etwas Groſſes geleiſtet hat, denjenigen Grad von praktiſchen Kenntniſſen der Seewiſſenſchaft gehabt hätte, um Theorien mit der Erfahrung zu vergleichen. Doch dienen ſeine Auflöſungen ſeinen Nachfolgern zum Führer in allen neuen und wichtigen Entdeckungen, die in dieſem Fache gemacht werden können.

Da obiges Werk nur allein von denjenigen, die in das innere der höhern Mathematik gedrungen ſind, verſtanden werden kann, ſo machte Euler für die weniger Gelehrten einen Auszug daraus, der 1773 in franzöſiſcher Sprache zu Petersburg gedruckt wurde, 1776 kam ſolcher zu Paris heraus, und bey dieſer Ausgabe iſt der Styl etwas verbeſſert; auch befinden ſich am Ende etliche Anhänge des Herrn *Lexell* über den Unterſchied der Richtung eines bey dem Winde liegenden Schiffes, und der bewegenden Kraft deſſelben.

Der Titel iſt: *Theorie complette de la Conſtruction & de la Manoeuvre des Vaiſſeaux miſe a la portée de ceux qui s'appliquent à la Navigation par M. Leonard Euler. A Paris chez C. A. Jombert* 1776. *Avec appr. & priv. du Roy.* 268 Seit. 8vo.

Es iſt dieſer Auszug auch ins Ruſſiſche, Italieniſche und Engliſche überſetzt.

Die engliſche Ueberſetzung führt den Titel: *A complete Theory of the Conſtruction and*

Properties of Veſſels with practical Concluſions for the Management of Ships made eaſy to Navigators, tranſlated from Théorie complette de la Conſtruction des Vaiſſeaux of the celebrated L. Euler by Henry Witſon. New Edition with the Life of the Tranſlator. Lond. Printed for J. Sewell. 1790.

Die erſte Ausgabe iſt vom Jahr 1776. Beyde aber enthalten, da ſie nach der erſten franzöſ. vom Jahr 1773 gemacht worden, Lexells Anhänge nicht. Henry Witſon war zuletzt Obriſt und Ingenieur en Chef in Bengalen, auch ein glücklicher praktiſcher Schiffbauer. Daſs er Eulers Auszug aber gar nicht verſtanden, erhellet aus mehrern Stellen der Ueberſetzung, wo er zuweilen das Gegentheil von dem ſagt, was im Euler ſteht, auch iſt die Ueberſetzung wörtlich ohne die geringſten Zuſätze und Verbeſſerung der Druckfehler.

b) *Recueil des Traite's de Mathematiques à l'uſage des Gardes de la Marine par le Pere du Chatelard. 4 Vol. 8vo. Toulon.*

c) *Dn. Juan Sanchez Reciente, Tratado de Navegacion Theorica y Practica. Sevilla en la Imprenta Caſtellana.* 12mo. 189 Seiten.

d) *Joh. Jac. Mylius, Diſput. de Admiralitate ad Legis. Lib. IV. cap. 7 Havn.* 4to.

1750.

a) *Trattato della Sfera ed Introduzione alla Navigazione per uso dei Piloti di Giovanni Pagnini Profeſſore d'Idrografia in Malta nel ſervigio della Sacra Religione Geroſolimitana. Venezia.* 4to. *Preſſo G. B. Recarti.* 240 Seit. 27 Kupferpl.

b) *Jo. Werlhofii, Commentatio de iudicio Admiralitatis Hamburgenſis.* 4to. *Helmſt.*

c) *Jac. Schuback, Diſſ. de jure littoris. Gœt.*

d) *Joh. Julius Surland, Anfangsgründe des europäiſchen Seerechts. Hannov.* 8vo.

e) *Kongl. Majeſt. Försäkrings och Haſveri Stadga, gifven. Stokh. then 2. Oct.* 1750.

f) *J. Barrow, Navigatio Britannica, or a complete Syſtem of Navigation.* 4to. *Lond. w. Pl.*

g) *John Mitchel, Treatiſe of Artificial Magnets.*

Im folgenden Jahr gab auch *John Canton* (Philoſ. Tranſ. Vol. XLVII.) eine Abhandlung über dieſe Materie heraus. Doctor *Gowin Knight* iſt eigentlich der erſte Erfinder der künſtlichen Magneten, die weit ſtärkere Kraft haben, als die natürlichen, er hat aber das Geheimniſs, dieſelben zu verfertigen, verſchwiegen.

h) *Methode de lever les Plans & les Cartes de terre & de Mer. Paris. fig.*

i) *Gian Pietro Lucatelli del Porto d'Oſtia e della Maniera uſata dai Romani nel fabricare i porti nel Mediterraneo.* 4to. *fig. Roma.*

k) *Joh. Jac. Mylius. De jure littoris obtenſ ad legis. lib. IV. Cap* 4. *Havn.* 4to.

l) *L'Art de meſurer ſur Mer le Sillage du Vaiſſeau. Avec une Idée de l'Etat d'Armement des Vaiſſeaux de France. Dedié aux Marins. Par M. Saverien, Ingenieur de la Marine. Paris chez Ch. Ant. Jombert.* 8vo. 262 Seiten.

Obgleich die von Saverien vorgeſchlagene neue Maſchine, die Fahrt eines Schiffs zu meſſen, ſehr einfach iſt, ſo iſt derſelben doch die bekannte Loglinie weit vorzuziehen. Man findet auch in dieſem Buche eine Beſchreibung verſchiedener zu dieſer Abſicht dienenden Maſchinen der Alten, wie auch derjenigen, die von *Poleni, Pitot, Pourchet, Meynier* und *Dubuiſſon* erſunden worden.

m) *A. Naval Expoſitor ſhewing and explaining the words and Terms of Art belonging to the Parts, Qualities and Proportions of Building, Rigging, Furniſhing & Fitting a ship for ſea. Alſo all ſpecies that are received into the Magazines and on what ſervices they are uſed and iſſued. Together with the Titles of all the inferior Officers belonging to a Ship with an Abridgment of their reſpective Duties. By Thomas Riley Blanckley. London. Printed by E. Owen in Warwick Lane, and Engraved by Paul Fourdrinier at Charing Croſs.* 4to. 191 Seiten. Die zweyte Ausgabe iſt vom Jahr 1755. *London printed for F. W. Meadows and R. Willock.*

Ob-

Obgleich dieſes Buch eben keine vollſtändige Sammlung Kunſtwörter enthält, ſo iſt doch die dabey befindliche Erklärung derſelben deutlich und recht. Es iſt übrigens ſehr ſplendide gedruckt. Die Kupfer ſtehen neben der Erklärung der Kunſtwörter, die in alphabetiſcher Ordnung auf einander folgen. Ehe Falconers Wörterbuch in England bekannt gemacht wurde, war dieſes das beſte.

1751.

a) *P. L. Moreau, de Maupertuis Aſtronomie Nautique ou Elemens d'Aſtronomie tant pour un Obſervatoire fixe que pour un obſervatoir mobile. Paris. 8vo.*

b) *M. C. Ericius, de Jurisdictione littorali. Goet. 4to.*

c) *C. G. Kratzenſtein & Aug. Nath. Griſchou de artis nautica progreſſu in longitudine & latitudine maris determinandis. 4to. Petrop.*

d) *Jac. Schuback, Comentarius de jure littoris c. not. & appendice documentorum. Hanov. apud. C. Konig. 4to.*

e) *J. Colom de groote lichtende vurige Kolom van de Noordzee. Amſt. fol.*

f) *Deſcription & Uſage d'un nouvel Inſtrument, pour obſerver la Latitude ſur mer appellé le nouveau Quartier anglois, augmenté de la Methode pour obſerver par derriere. avec Fig. 12mo. Paris.*

g) *Trattato della Sfera e Introduzione alla Navigazione per uſo dei Piloti di Pagnina con fig. 4to. Padova.*

h) *Dictionnaire militaire ou Recueil alphabetique de tous les termes propres à la guerre, ſur ce qui regarde la Tactique, le Génie, l'Artillerie, la Subſiſtance des Troupes & la Marine, par d'Eggers. 2 Vol. 8vo. Dresde.*

i) *Recueil des Memoires qui ont été publiés avec les cartes hydrographiques que l'on a dreſſées au depôt des Cartes & Planes de la Marine &c. depuis 1737 jusque 1751 par M. Bellin. 4to.*

k) Kippax *Theory and Practice of Commerce and maritime affairs. 2 Vol. 8vo.*

1752.

a) *Traité des Inſtrumens propres à obſerver les Aſtres ſur mer, ou l'on donne la Conſtruction & l'uſage d'un nouvel Inſtrument, par M. Saverien. Paris. 8vo. avec fig.*

b) *Lettre d'un officier ſur la Marine Ruſſienne. 8vo. Berlin.*

c) *Franc. Mich. Poppe de litium aſſecurationis cauſa orientium deciſione. Goet. 4to.*

d) *D'Alembert Eſſai d'une nouvelle Théorie de la réſiſtance des Fluides. 4to. Paris 1752.*

Dieſer groſſe Mathematiker hat über mehrere Theile der Wiſſenſchaften vieles Licht verbreitet. Schon 1744 gab er ſeinen *Traité de l'Equilibre & du mouvement des Fluides. 4to. Paris.* heraus; Sein *Traité de Dynamique ou Loix de l'Equilibre* wurde 1758. *Paris. 4to.* gedruckt. Seine übrigen mannigfaltigen Schriften, die hier nicht directe her gehören übergehe ich mit Stillſchweigen.

e) *Elémens de l'Architecture Navale ou Traité pratique de la Conſtruction des Vaiſſeaux. Par M. du Hamel de Monceau, de l'Acad. R. des Scienc. de la Soc. R. de Londres, Honor. de la Soc. d'Edimbourg & de l'Acad. de Marine, Inſpecteur Général de la Marine. A Paris chez Ch. A. Jombert. Avec Approb. & Priv. du Roy. 4to.* 40 Seit. Vorrede, 464 Seit. und 24 Kupfert.

Die zweyte Ausgabe *revue, corrigée & augmentée par l'Auteur*, iſt vom Jahr 1758. und enthält 44 Seit. Vorrede, und 484 Seit. 4to. nebſt 24 Kupfert.

Dühamels Werk iſt unſtreitig eines der beſten, welches in Europa über den praktiſchen Schiffbau geſchrieben worden, inſonderheit was die Anleitung zu Zeichnungen von Bauriſſen von Schiffen betrift.

Nach der erſten Ausgabe iſt es ins Holländiſche überſetzt, unter dem Titel:

Grondbeginſelen van den Scheepsbouw, of werkdagige Verhandeling der Scheepstimmerkunſt, in't Franſch beſchreeven door den Heer du Hamel de Monceau &c. &c. En in het Neederduits gebracht door een Lieſhebber der vrye Kunſten. Zynde deeſe vertaaling onder opzigt van twee beroemde Hollandſche

Scheepsbouwers verrykt met eenige aantekeningen, voor ongeoeffende in de Fransche Scheepstimmerkunst en in de Meetkunde. In's Gravenhage by G. v. Thol, t'Amsterdam by de Groot 1759. 10 Seit. Vorrede, 349 Seiten Inhalt.

Diese Uebersetzung ist treu und gut, allein es wäre zu wünschen gewesen, dass der Uebersetzer dabey den Unterschied der französischen und holländischen Bauart jedesmal durch Anmerkungen gezeigt hätte.

Eine deutsche Uebersetzung ist 1791 vom Hrn. C. G. D. Müller (Kapitain des Königl. Grossbrit. und Churfürstl. Braunschw. Lüneb. Wachtschiffes auf der Elbe) gemacht worden. Sie hat den Titel:

Anfangsgründe der Schiffbaukunst oder praktische Abhandlung über den Schiffbau. Aus dem Französischen des Dü Hamel Dü Monceau &c. nach der zweyten Ausgabe des Originals übersetzt. Mit einem Titelkupfer, zehn Vignetten und achtzehn grossen Kupfern. Berlin 1791. 4*to*. 72 Seit. Vorrede, 517 Seit. Inhalt.

Die Uebersetzung ist im ganzen sehr gut gerathen, und zeigt hinlänglich, dass der Verfasser alle dazu erforderliche Kenntniss des Schiffbaues und der Mathematik besessen hat. Die Kunstwörter der holländischen Uebersetzung hat Herr Müller in der deutschen Sprache beybehalten; da diese Uebersetzung aber in Süd-Holland gemacht ist, und dieselben Kunstwörter manchmal in Nord-Holland und Deutschland eine ganz andere Bedeutung haben, so wäre zu wünschen gewesen, dass Herr Müller die würklich deutschen Kunstwörter beygefügt hätte, um Irrungen zu vermeiden. So versteht z. E. der deutsche Schiffbauer unter dem, was Herr Müller Leibholz nennt, den Wassergang, und was Hr. Müller unter Wassergang versteht, ist bey ihm Leibholz u. s. w. Auch in der, dieser Uebersetzung beygefügten Erklärung der Kunstwörter, befinden sich etliche Unrichtigkeiten, so ist z. E. Blasebalken kein gleichbedeutendes Wort mit Sloiknie, und Kolderstok und Kolderluke bey weitem nicht einerley mit der Ruderpinne und dem Hennegat. Aehnliche Berichtigungen lassen sich aber im ganzen nur wenige machen.

Da Dühamel sich in seinem Werke nur lediglich auf Kriegsschiffe einschränkt, so hat der verdienstvolle Herr Uebersetzer das vorzüglichste aus Chapmans und Stalkarts Schriften entlehnt, um den deutschen Schiffbauer auch eine Anleitung zu geben, alle Arten Kauffahrer zu erbauen. Dass Herr Müller nicht blos übersetzt, sondern alles vorher mit der grösten Sachkenntniss genau überdacht hat, davon sind seine mannigfaltigen Anmerkungen und Berichtigungen hinlängliche Beweise. Aus der vor der Uebersetzung befindlichen Uebersicht der Literatur des Schiffbaues erhellet zugleich, dass Herr Müller alle zur Uebersetzung erforderlichen Hülfsquellen gekannt und benutzt hat.

In Englischer Sprache findet man einen Auszug aus Dü Hamels Werk, in *Mungo Murray Treatise on Ship-building and Navigation.*

f) *Kong Frederic den Femtes, Söe-Krigs Artikels-Brev. Kiöbenhavn* 8. *Jan.* 1752. 3 Alph. 4to. Hiezu gehören noch 3 Anhänge vom Jahr 1785. 48 Seiten. 1788. 15 Seiten. 1790. 24 Seiten.

Kong Frederic den Femtes, Krigs-Artikels-Brev for Landtieneften ved Söe-Etaten. 1756. 4*to*. 2 *Alph.* 17 Bogen. 4to. Hiezu gehören 2 Anhänge vom Jahr 1771. 36 Seit. und 1776. 44 Seit.

Diese beyden Bände enthalten die sämmtlichen Artikelsbriefe für die dänische Marine.

1753.

a) *Inventaire pour servir à l'armement & desarmement de la Galere du Roy. Toulon. Folio.*

b) *Traité complet de la Navigation, contenant les Pratiques & Proportions de la Géométrie, de la Sphère & d'Astronomie; les Tables du Mouvement du Soleil, de sa Declinaison &c. Constructions & usages des Instrumens à prendre hauteur, Regles de Navigations avec des Cartes maritimes & le Quartier de resolution, les Cartes du ciel pour connoître les Ecoiles &c. par P. Bouguer. avec fig. Paris. 4to.*

Dieses Buch enthält eine der vollständigsten und besten Abhandlungen der Schiffskunst, wobey sich der Verfasser allenthalben als ein geschickter Mathematiker zeigt. Er beschreibt auch einen von ihm selbst erfundenen Variations-

Compas,

Compas, nachdem schon vorher mehrere solchen vorgeschlagen hatten, insonderheit *Bouache* in den *Memoires de l'Acad. des Sciences* 1752. p. 377.; *Christoph Middleton* in den *Phil. Transf. No* 450 *Anno* 1738. und *Knight*, bey welchem *John Smeaton* verschiedene Verbesserungen machte. (*Phil. Transf. No.* 495. *Anno* 1750.) Bouguer versuchte auch die Loglinie vollkommener zu machen. wie er schon vorher in den *Mem. de l'Acad. des Sciences* 1747 gethan. *De la Caille* hat dieses Werk in einem Auszuge herausgegeben.

c) *Reglamento de Gruessos de Aparexos, para los Navios de la Real Armada. Impresso en Murcia por Nicolás Joseph Villargordo y Alcaráz.* 40 Seiten. Folio.

Diese paar Bogen enthalten blos Tafeln von der Länge und Dicke der verschiedenen Schiffstauen, die damals bey der spanischen Marine gebraucht wurden, jetzt sind solche in etwas abgeändert.

d) *Nic. Magens, Versuch über Assecuranzen, Havereyen und Bodmereien, insgemein und über verschiedene hiebey gefügte wirkliche Vorfälle und deren Berechnungen insbesondere, nebst einer Sammlung der vornehmsten alten und neuen Verordnungen.* 4to. *Hamb.*

Eine englische Uebersetzung dieses beym Seehandel wichtigen Buchs kam 1755 zu London 2 Bände 4to. heraus. Es ist dieselbe in vielem Betracht vollständiger, als das Original.

e) *Addington on the Sea-Scurvey. Loud.* 8.

f) *Great Britains coasting Pilot. Loud.* Atlasformat.

1754.

a) *Compendio de Artilleria para el servicio de la Marina por Don Josef Infante. Cadiz.*

Da dieses Compendium vieler Verbesserungen bedurfte, so gab Rovira 1784 ein grösseres Werk über die Artillerie heraus, welches jetzt bey der Marine zum Unterricht eingeführt ist.

b) *J. Robertson The Elements of Navigation. 2 Vol.* 8vo. *Lond.*

Dieses Buch enthält eine der vollständigsten und besten Anleitungen zur Navigation. Es ist bey der zweyten Ausgabe 1764, und bey der 3ten 1772 von dem Verfasser verbessert worden. 1780 wurde es abermals gedruckt. Die neueste Ausgabe ist von 1786, sie hat zum Titel:

The Elements of Navigations containing the Theory and Practice. With the necessary Tables and Compendiums for finding the Latitude and Longitude at Sea. To which is added a Treatise of Marine Fortification. The fifth Edition with Additions &c. Lond. 2 Vol. 8vo. *Printed for C. Nourse in the Strand.* 1ster Band. 400 Seiten, 2te. 468 Seiten.

1755.

a) *Emersons Navigation.* 12mo. *Lond.* Auch 1764. *ibid.*

b) *A Collection of all the statutes relative to the Admiralty, Navy and Ships of war &c.* 4to.

c) *Methode de lever les Plans & les Cartes de Terre & de Mer, avec & sans Instrumens. avec fig. Paris.* 12mo.

d) *Dissertation sur la maniere de nettoyer & d'approfondir les fleuves à leurs embouchures & d'en rendre l'entrée facile aux vaisseaux par Val. Haye. avec fig.*

e) *Principes sur la Marine tirés des Depêches & Ordres du Roi donnés sous les Ministéres de Mrs. de Colbert, Seignley de Pontchartrain, par de Mirobert.* 4to. *Paris.*

f) *Traité de Navigation par Bezout.* f. *Cours de Mathem. par Bezout.* 1781.

1756.

a) *Ordres & Signaux de Nait & Brume pour l'Escadre du Roy commandée par le Marquis de Gallissoniere.*

b) *Kong Frederic den Femtes, Krigs-Artikels-Brev for Landtieneſten ved Söe-Etaten. Kbh.* 4to. f. 1752.

c) *Kong Fr. V. Forord og Reglement hvoreſter de Handlende og Söefarende i Krigstider sig haver at rette af* 1756.

d) *Theorien af Navigation, Eller Styrmans-Konſten utmarkt genom de förſta och lättaſte Grunder af Mathematiquen jemte nödige Regler,*

gler, Figurer och Tabeller, hvilka uti Praktiquen brukelige äro. Författad af Carl Friedrich Hauswolff, Commandeur-Capitaine &c. Stockholm. 4to. *Tryckt af Peter Jöranſson Nyſtröm.* 558 Seiten nebſt vielen Tafeln und Figuren.

e) *Conſiderations ſur la marine militaire de France par Secondat.* 12mo. *Paris.*

f) *Dan. Wesling Mincke, Nye Dansk Söemands Haandbog med Paſs Cart over Canaten.* Khv.

g) *Joh. Eberh. Ruhl, Stell- und Rademachers zu Bremen. Nähere und unwiderſprechliche Erläuterung und Erklärung desjenigen, was er von ſeiner zur Entdeckung Longitudinis, Maris; des Urſprungs der Ebbe und Fluth &c. erfundenen unumgänglich nöthigen Machine der gelehrten Welt bereits in verſchiedenen öffentlichen Blättern kund thun laſſen &c. Brem.* 32 Seit. 4to.

Daſs es Ruhls Loos nicht war, durch ſeine Maſchine die Longitudo zu finden, bedarf hier keiner Erwähnung.

h) *Biſſet on the Scurvy. Gilchriſt on the Uſe of Sea-voyages in Medicine. Lond.* 8vo.

1757.

a) *De la Manoeuvre des Vaiſſeaux ou traité de Mechanique & de Dynamique, dans lequel on reduit à des Solutions très ſimples les problémes de marine les plus difficiles qui ont pour Objet le mouvement du navire par M. Bouguer, de l'Acad. R. de Sc. de la Societé de Londres Honor. de l'Acad. de Marine, & cy devant Hydrographe du Roi au Port de Croiſic & au Havre de Grace. Paris chez H. L. Guerin & L. F. Delatour. Av. Appr. & Privilege du Roy.* 4to. 520 Seiten.

Dieſes Werk enthält die ganze Theorie von dem Manoeuvre eines Schiffs. Es iſt unſtreitig das vollſtändigſte und beſte, das man in dieſem Fache hat. Es gehört aber groſſe Kenntniſs der höhern Mathematik dazu, um es zu verſtehen.

b) *Compendio de Navegacion para el uso de los Caballeros Guardias Marinas por Du. Jorge Juan. Cadiz.* 8vo.

Dieſe Anleitung zur Schiffskunſt iſt in ſpaniſcher Sprache die beſte, wenn man das 1787 von *Mendoza y Rios* herausgegebene Werk, *Tratado de Navegacion*, ausnimt. Der berühmte Jorge Juan hat ſich nachher durch ſein *Examen maritimo* unſterblichen Ruhm erworben.

c) *Verhandeling over Schepen, wegens te voeren van verboden Goederen, verbeurt verklaert: In't Latyn beſchreven door Jo. Gottl. Heineccius, en in't Néerduitſch overgezet door Pieter Sceparus van Eybergen. Amſt.* 8vo. 112 Seiten.

d) *Piet. le Clercq algemeene Verhandeling van de Herſchappy der Zee, en een compleet Lichnaam van de Zeerechten, vervattende al het weetenswardigſte dat over dit Stuk te vinden is, byzonderlyk de oude Rechten der Rodiers, Wisbui, de Hanse-Steden, Keyzer Karel en Koning Philips en andere met keurige Aantekeningen en Aanmerkingen.* gr. 4to. *Amſt.* Auch *Midelburg. G. Gilliſſen.*

e) *Science de la Marine par M. de Villeneuve.* 1-4. *Partie. à la Haye.* 8vo.

f) *Deſcription du bagne & des trois formes du Port de Breſt par M. Choquet. Breſt.* Atlasformat.

g) *Verhandeling van den Hollanſchen Scheepsbouw raakende de verſchillende Chartres der Oorlogſchepen Tot 's Lands Dienſt, en ter Betrachtinge van alle Beſpiegelende en Werkdadige Liefhebberen der Hollandſche Scheepsbouwkunde, in't Neerduits beſchreven door L. van Zwyndregt, Scheepsbouwmeeſter van't Edel. Mog. Admiraliteits Collegio aan der Maaze. Waarby, tot een Aanhangſel gevoegd is eene Verhandeling van't Bouwen der Koopvaardyſchepen door C. de Ruiter, Scheepsbouwer &c. In 's Gravenhage. By P. de Hondt en H. Scheurleer.* 1757. 12 Seit. Vorrede, 106 Seit. Inhalt, der Anhang von p. 107-126. 8 Kupfertafeln.

Dieſes Buch iſt auch 1759 zu Gravenhage by Pieter van Thol gedruckt. Es enthält inſonderheit eine Ueberſicht, in wiefern die holländiſche Bauart der Kriegsſchiffe von der Bauart anderer Nationen

Nationen abweicht, und der Verfaſſer giebt daher ein ziemlich vollſtändiges Beſteck von den Chartern der holländiſchen Kriegsſchiffe, welches, wie aus der Vorrede erhellet, zur Vergleichung der in dem Dü Hamelſchen Werk enthaltenen dienen ſoll, worauf der Verfaſſer ziemlich eiferſüchtig zu ſeyn ſcheint. Der Anhang von Ruiter iſt ſehr unbeutend,

h) *Actes publics de l'Ecole Royale de Marine du Croiſic, par Digard.* 4to. *Paris.*

i) *Henning Wederkop, introductio in jus nauticum. Flensb.*

k) *Eloge hiſtorique de la Navigation par Dreux du Radier.* 12mo. *Paris.*

l) *C. Selden, de ſubverſione navium. Upſal.* 4.

m) *Korte Verhandeling van den Nederlandſchen Scheepsbouw, zo in Theorie. als in Praktyk meetkunſtig vertoond door Willem Udemans junior, gedrukt voor den Autheur, en zyn te bekomen Te Middelburg by Pieter Gilliſsen, Te Amſterdam, by Iſaak Tirion.* 4to. 12 Seiten Vorrede, 79 Seiten Inhalt, 19 Kupfertafeln.

Dieſes Buch iſt das neueſte, welches in holländiſcher Sprache über den Schiffbau geſchrieben worden. Der Verfaſſer zeigt viele praktiſche Kenntniſſe, und inſonderheit iſt ſein Werk wegen der Anleitung zur Zeichnung der Bauriſſe von Schiffen ſchätzbar, weil man ſolche in andern holländiſchen Schriften dieſer Art vermiſst.

1758.

a) *Petit Dictionnaire Hiſtorique Théorique & Pratique de Marine, ou l'on traite de la marine ancienne & moderne, & ou l'on donne l'explication de toutes les termes de cet Art, avec les methodes des plus habiles marins, ſoit pour la conſtruction des Vaiſſeaux, ſoit pour leurs differentes manoeuvres & évolutions navales par M. Saverien. Tom. I.* 434 S. *Tom. II.* 286 S. 8vo. *Paris chez Ant. Jombert. Avec Appr. & Privilege du Roy.* Die zweyte verbeſſerte und vermehrte Ausgbe iſt vom Jahr 1781. *Paris chez Alex. Jombert. Tom. I.* 34 Seit. Vorrede, 471 Seit. Inhalt. *Tom. II.* 416 Seit. 4 Kupferpl.

Dieſes Wörterbuch iſt nichts weiter, als eine Compilation, da der Verfaſſer ſelbſt wenig praktiſche Kenntniſſe gehabt, ſo hat er das mehrſte aus *Aubins Dictionnaire de Marine* abgeſchrieben, und was dieſem in Anſehung der auf den Galeeren gebräuchlichen Kunſtwörter fehlte, aus *Daſsié Architecture Navale* genommen. In Anſehung der hiſtoriſchen Nachrichten hat er ſich beym Fournier Raths erholet.

b) *J. Kouwenberg, Zee-Chirurgie of Matroſen-Trooſt. Amſt.* 8vo.

c) *Fr. V. Skibs Artikler for Ober og Under-Officerer, Gemeene og andre der fare paa de Coſſardie-Skibe ſom ſeile til Veſtindien, Guinea ſamt Midel-Havet eller paa lange Reyſer om de Weſt.* 4to. *Kiöbenhavn.*

1759.

a) *Hubner de la ſaiſie des batimens neutres ou du droit qu'ont les Nations belligerantes d'arrêter les navires des peuples amis. 2 Tom.* 8vo. *Haye.*

b) *Duhamel du Monceau, Moyens de conſerver la ſanté aux Equipages des Vaiſſeaux avec la manière de purifier l'air des Salles des Hoſpitaux. avec fig. Paris.* 8vo.

c) *Haſeldens Seaman's daily aſſiſtant.* 4to. *Lond.* Auch 1769 und 1781. ibid.

d) *Military and Naval Dictionary or New's Reader's Pocket Companion.* 12mo.

1760.

a) *Obſervations ſur la Marine & le Commerce par Diguard de Kerguette.* 4to. *Marſeille.*

b) *Directions for navigating the Gulf and River of St. Laurence. Lond.*

c) *Articles and clauſes which relate to the Marine in the ſeveral Treatiſes of Great Britain.* 8vo.

d) *Heath's Royal Aſtronomer and Navigator, Lond.* 4to.

e) *A Compleat collection of all the Articles and clauſes which relate to the Marine &c. Lond.* 8vo.

f) *Mur-*

f) *Murray's Rudiments of Navigation. Lond.* 8vo.

g) *Love's Mariners Jewel for the ingenions.* 12mo. *Lond.*

h) *Nouveau Traité de Navigation contenant la Théorie & la Pratique du Pilotage par M. Bouguer, Revu & Abrégé, par M. l'Abbé de la Caille, de la méme Academie Royale des Sciences &c. avec fig. en Taille-douce. Paris.* 8vo.

Eine neue Ausgabe dieſes Buchs iſt von 1781. *Paris chez la veuve Deſaint.* 8vo. 376 Seit. 11 Kupfertafeln nebſt Log. Tafeln.

Der hohe Preis der ſchönen Ausgabe von *Bouguer Traité de Navigation*, vom Jahr 1753, bewog *de la Caille* das Werk abzukürzen und in einem andern Format drucken zu laſſen. *De la Caille* hat aber dieſen Auszug mit verſchiedenen von ſeinen eigenen Bemerkungen und Verbeſſerungen bereichert.

1761.

a) *De Noodige, en by ondervinding beproofde nieuw uitgevondene Zeemans-Tafelen en Voorbeelden, tot het vinden der breedte Buiten den Middag, de hier by behoorende verbeeteringen van de waarneemingen met het Oftant &c. Door Cornelis Douwes. Mathematicus van het Edel-Mog. Collegio ter Admiralitet. Amſt.* 8vo. *by Joh. van Keulen en Zoonen.* Die zweyte Ausgabe iſt von 1776. ibid. 90 Seit. Erklärung, 156 Seiten Tafeln. 8vo.

Die Erfindung des Douwes, die Breite auſſer dem Mittage zu finden, iſt dem Seemann von der äuſſerſten Wichtigkeit, und dieſe Tafeln ſind bey der Berechnung derſelben unentbehrlich.

Douwes ſandte dieſe Tafeln ungefähr im Jahr 1740, da er die Auflöſung der Aufgabe erfand, an die Admiralität in England, welche ihm dafür eine Belohnung von 50 L. Sterling gab. 1759 machte *Harrison* ſie zuerſt in England bekannt, doch ohne Erklärung, wie man ſie gebrauchen ſollte. Es haben aber nachher mehrere dieſes Art Räthſel entwickelt; inſonderheit macht der Dr. *Pemberton* in den Phil. Tranſ. 1760 Num. 81. verſchiedene Bemerkungen über dieſe Aufgabe. Jetzt iſt Douwes Erfindung allgemein bekannt und wird von jedem geſchätzt.

b) *Alb. de Bardew, jus maritim. Lub. and Buz. & Wiſmar.*

c) *J. H. Schram. Den oploſte Styrmands-Konſt. Khv.* 8vo.

d) *Campbell's, Lives of the Admirals.* 4 *Vol.* 8vo.

Die neueſte Ausgabe iſt vom Jahr 1779, in welcher ſich auch die Lebensbeſchreibungen der ſeit der erſten Ausgabe ſich berühmt gemachten Admirale befinden.

1762.

a) *Atlas maritime, ou Cartes réduites de toutes les côtes de France par Bonne. Folio. Paris.*

b) *Cours de Navigation par Diguard de Kerguette. avec fig.* 4to. *Marſeille.*

c) *Naval Repoſitory or young Seaman's inſtructor. Lond.* 8vo.

d) *Marine militaire, ou Recueil des differens vaiſſeaux, qui ſervent à la guerre, par Ozanne. avec fig.* 4to. *Paris.*

e) *Tableau hiſtorique du Corps Royal de la Marine par Vareilles.* 16mo. *Paris.*

f) *Naval Evolutions; or A Syſtem of Sea-Diſcipline: Extracted from the celebrated Treatiſe of P. L. Hoſte, Profeſſor of the Mathematics in the Royal Seminary of Toulon, confirmed by Experience. Illuſtrated by Examples from the moſt remarkable Sea-Engagements between England and Holland, with Copper-plates, adapted to the use of the British Navy. To which are added, An Abſtract of the Theory of Ship-building; an Eſſay on Naval Diſcipline, by a late experienced Sea-Commander; a General Idea of the Armament of the French Navy, with ſome practical Obſervations. By Chriſtopher O'Bryen Eſq. Lieutenant of his Majeſty's Navy.* 4to.

g) *J. C. Dreyer, Spec. jur. pub. hubec. quo pacta circa jus littoris &c. Buzov.* 4to.

h) Si-

h) *Signaux de l'Escadre de Mons. de Bompar Toulon. fol.*

1763.

a) *René Josué Valin, Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Aout* 1681, *ou se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime. Avec des explications prises de l'Esprit du Texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la jurisprudence nautique, & des notes historiques & critiques, tirées de la plûpart des divers Recueils de Manuscripts conservés dans les Depots publics. 2 Tom. gr.4to. Rochelle.*

Eine neuere verbesserte und vermehrte Ausgabe ist von 1776. ibid. Auch 1780. *Paris* und *Marseille.*

Valin, der sich durch obigen Commentar so viele Ehre erworben hat, ist ebenfalls noch Verfasser von folgenden beyden Werken:

Traité des Prises, ou Principes de la jurisprudence francoise, concernant les Prises qui se font sur Mer, relativement aux Dispositions tant de l'Ordonnance de la Marine du Mois d'Aout 1681, *avec une notice de la procédure qui doit être observée à cet égard. 2 Tom. gr. 8vo. Rochelle* 1763.

Commentaire sur la Coutume de la Rochelle. 3 *Vol. 4to. Rochelle* 1768.

b) *Heart of Oak the British Bulwark: Shewing, 1. The Reasons for paying greater Attention to the Propagation of Oak Timber than has hitherto been manifested. 2. The Insufficiency of the present Laws to prevent the Want or Scarcity of that Commodity. 3. The Testimony of the most eminent Timber-Merchants, Ship-wrights &c. proving not only the great Decrease, but the proportionate Decrease for Thirty or Forty Years back, of the full grown Timber fit for the Navy or Merchant-Service, in the principal Timber Counties through the Kingdom 4. The Author's Opinion what would be the most effectual Method to prevent the Calamity. Humbley offered to his Majesty and the Parliament, as well as to all Proprietors of Land in Great Britain. By Roger Fisher, Shipwright of Liverpool. Lond. 4to. 97 Seit. 3te Ausgabe. Lond. 1771. 123 Seit.*

c) *The British Mars; containing several Schemes and Inventions to be practised by Land and Sea against the Enemies of Great-Britain, shewing more plainly the great Advantage Britain has over other Nations by being Master at Sea. In two Parts. I. The Construction of Boats both to stow in less Room of Ships, and go swiftly to discover an Enemy's Coast, and to land and embark Troops with greater Safety; also to construct Vessels to lie nearer the Shore, to better protect the Troops in Landing or Embarking; also Rolling Defences to be used as floating Batteries, or as Floats for landing Cannon &c. and for making Defences and Batteries on Shore more expeditiously and for filling-up Ditches, &c. Also contains a Method to fit old Ships of war, and small floating Batteries, to batter Land Defences with greater Force; and another Method to fit old Ships of war (that cannot be sunk by Shot) to lie before Batteries and receive the Shot while other Ships pass by: with Remarks and Observations. Part. II. contains Methods to fortify Dwelling-Houses that even Women and Children may defend themselves from Indians with Small Arms: Defined for our Settlements in America and other Places: Also a new Method of Fortification and making Batteries. To which is added an Appendix, containing a Scheme for manning the British Navy with less Grievance to the Subject, and a Scheme to employ Seamen; of a Copper-mine near Hudson's-Bay; and of Discovering the North-West Passage, or there is no such Passage; with Cautions and Directions. By Joseph Robson Engi-*

neer. The Whole illuſtrated by Eleven Plates. Lond. Pr. for the Author; and ſold by W. Flexney.

d) *Nevil Maſkelyne. The British mariner's Guide containing compleat and eaſy inſtructions for the diſcovery of the Longitude at ſea and land.* 4to.

Dieſer Maſkelyne giebt noch jährlich den bekannten *Nautical Almanac* heraus.

e) *Macclesfield's Account of the procedings in order to the diſcovery of the longitude. Lond.* 4to.

f) *R. Waddington, Practical Method for finding the Longitude and Latitude of a ship at ſea by obſervations of the moon. Lond.* 4. Ein Suplement dazu iſt von 1764.

g) *Mac Intire's Diſcipline of Marine Forces at ſea and for detachments on shore.* 8vo.

h) *Tactique Navale ou Traité des Evolutions & des Signaux avec Figures en taille-douce. Par M. le Vicomte de Morogues, Capitaine des Vaiſſeaux du Roi, Chef de Brigade du Corps Royal de l'Artillerie, Membre de l'Academie de Marine, Correſpondant de l'Académie Royale des Sciences. à Paris* 1763. Dieſes wurde auch zu *Amſterdam & à Leipzig* 1764. *chez Arkſtee & Merkus.* 4to. 480 Seiten, 49 Kupferpl. gedruckt. Eine engliſche Ueberſezung iſt vom Jahr 1767. *Lond.* 4to.

Des Verfaſſers Werk iſt eines der vollſtändigſten und beſten, das über die Seetaktik geſchrieben worden, es befindet ſich inſonderheit dabey eine weitläuftige Abhandlung über Signale.

1764.

a) *Fabrique des Ancres lue à l'Academie en Juillet* 1723. *Par M. de Reaumur. Avec des Notes & des Additions de M. Duhamel* 1764. *fol.* 54 Seit. 6 Kupferpl.

Dieſes iſt das vollſtändigſte Werk, welches über die Kunſt Anker zu ſchmieden geſchrieben worden, es iſt auch vom Herrn *Juſti* ins deutſche überſetzt. Berlin, Stettin und Leipzig, bey J. H. Rüdiger 1762. 84 Seit. 4to. 6 Kupfer; jedoch iſt dieſe Ueberſetzung nicht ſonderlich gerathen, weil der Ueberſetzer in der Kunſtſprache nicht bewandert geweſen.

b) *Der Schultziſche Vorſchlag, die Meereslänge zu finden, verfaſſet von Gotthard Friederich Stender, aus Curland.* Mit *Kupfern.* 11 *Stücke. Kopenhagen, bey G. C. Rothens Wittwe.* 4to. 79 Seit. 5 Kupf.

c) *Diguard de Kerguette, Nouvelle Pratique du Pilotage.* 4to. *Marſeille.*

d) *L. Rouppe, de Morbis navigantium.* 8vo. *Lugd. Bat.* Auch 1765. *Amſt.* in holländiſcher Sprache.

e) *Atlas de la Mediterranée en* 12 *Feuilles par Roux. Marſeille.* Atlasformat.

f) *Le Petit Atlas maritime par* M. *Bellin.* 5 *Vol.* 4to.

g) *Chriſt. Carl Lous. Prof. Math. Forſög til et nyt Misviisnings Inſtrument. Khv.* 4to.

h) *Mountain's Mariners Compaſs rectified. Lond.* Auch 1780. *Glasgow.*

Derſelbe Verfaſſer hat auch den Mariners Calender herausgegeben.

i) *Lootſen Ordnung der kaiſerl. freien Reichsſtadt Lübeck vom* 11. *Sept.* 1764. 4to.

1765.

a) *A Treatiſe on Ship-Building and Navigation. In three parts wherein the Theory, Practice and Application of all the neceſſary Inſtruments are perſpicuously handled. With the Conſtruction and Uſe of a new Invented Shipwrights Sector for readily laying down and delineating Ships whether of ſimilar or diſſimilar Forms. Also Tables of the Sun's Declination, of Meridional Parts, of difference of Latitude and Departure, of Logarithms, and of artificial Sines, Tangents, and Secants. With an English Abridgement of another Treatiſe on Naval Architecture lately published at Paris by* M. *du Hamel &c. To which is now added a Supplement. Containing a Translation of what* M. *Bouguer another French Author has written*

written on that ſubject: and M. *du Hamels* Method *of finding the Center of Gravity, with ſome Remarks by the Author. The whole Illuſtrated with Twenty three Copperplates. By* Mungo Murray. *The ſecond Edition. Lond. pr, for A. Millar.* 354 Seit. 4to. Auszüge aus *du Hamel* 70 Seiten, aus *Bouguer's Traité du Navire*, wobey ſich *Murray's* Erklärung über die Bemaſtung befindet. 117 Seit. Eine andere zweyte Ausgabe dieſes Buchs iſt ſchon zu *Deptford* 4*to.* 1764 gedruckt, wovon ich aber nur blos den Titel kenne.

Des Verfaſſers Abhandlung vom Schiffbau iſt ſehr deutlich und gut geſchrieben, inſonderheit iſt aber die Lehre von Projectionen zu Zeichnungen von Riſſen ungemein faſslich vorgetragen. Die Auszüge aus Dühamel und Bouguer enthalten das vorzüglichſte aus beyden Büchern. Die zur Steuermanskunſt gehörenden Artikeln nebſt den dazu erforderlichen Tafeln enthalten zwar nichts neues, aber doch das weſentlichſte, was zu dieſem Fache gehöret.

b) *Taboadas de Reduçam com amplas explicaçoens na Lingoa Portugueza, para facilmente conhecer a Diferença da Latitude & Apartamento que ſe-ganha em qualquer Derrota, e para rezolver outros muitos Problemas dos mais neceſſarios na prática da Navegaçam por Joaquim Hypólito de* Matos, *Prof. de* Mathemáticas. *Londres Na Officina de J. Johnſon.* 8*vo.* 84 Seit.

Da dem Seemann zur Findung der Latitudo und Longitudo dieſe Tafeln unentbehrlich ſind, ſo giebt ſeit dem Jahr 1789 die Königl. Academie der Wiſſenſchaften jährlich zu Liſſabon Ephemeriden heraus, unter dem Titel:

Ephemerides Nauticas ou Diario Aſtronomico para o Anno - - - calculado para o Meridiano *de Lisboa, e publicado por ordem da Academia Real das Sciencias. Lisboa. Na Offic. da mesma Academia Real.* Die vom Jahr 1791 enthalten 167 Seit. gr. 8vo.

c) *Pezenas Aſtronomie des* Marins *ou Nouveaux Elémens d'Aſtronomie à la portée des marins, tant pour un obſervatoire fixe que un obſervatoire mobile. Avignon.* 8*vo.* Auch 1766. 8*vo. ibid.*

d) *Henr. Brokes, ſelectæ obſervationes forenſes cum appendice trium juris lubecenſis Codicum & antiqui juris Wisbyenſis. folio. Lubec.*

e) *Richard Harriſons, Logarithme ſolar Tables &c. Lond.*

Dieſe Tafeln ſind dem Seemann ungemein nützlich zur Berechnung der Breite, wenn die Höhe der Sonne auſſer dem Meridian beobachtet worden.

f) *M. van Olm, kort Onderwys in de Zeevaart of Konſt der Stuurlieden. Groningen. J. Bolt.* 8*vo.*

g) *Le Manoeuvrier, ou Eſſai ſur la Theorie & la Pratique des Mouvemens du Navire & des Evolutions Navales. Par M. Bourdé de Villehuet, Officier des Vaiſſeaux de la Compagnie des Indes. Avec Figures en Taille-Douce. Hoc opus hic labor eſt. Virg. Aeneid. A. Paris chez Guerin & Delatour.* 26 Seiten Vorrede, 406 Seiten. 8vo. Eine andere Ansgabe iſt von 1769. *Paris chez Deſaint.* 8*vo.*

Der Verfaſſer zeigt in dieſem Werke die Anwendung der Bouguerſchen Theorie des Schiffsmanoeuvres. Da er ein Seemann von Profeſſion war, und viele praktiſche Kenntniſſe beſaſs, ſo iſt ſeine Arbeit mit allgemeinen Beyfall aufgenommen worden. Die letztern Capitel enthalten Bemerkungen über verſchiedene Gegenſtände der Marine, eine kurze Seetaktik und eine Abhandlung über Signale, welches mit vieler Sachkenntniſs geſchrieben worden.

Es iſt ins Holländiſche und Engliſche überſetzt. Der holländiſche Titel iſt:

De Scheepsbeſtierder; of Proef van Beſchouwinge aengaende de Bewegingen van het Vaertuig en de Krygswendingen ter Zee. Vertaelt uit het Franſch van den Heer Bourdé de Villehuet, Bevelhebber van de Scheepen der Franſche Indiſche Maetſchappye. Met Kopere Platen. Te Dordrecht by Abr. Bluſsé 1768, 48 Seit. Vorrede, 469 Seit. Inhalt. 8.

Daſs der Ueberſetzer die franzöſiſche Kunſtſprache nicht verſtanden, und in der holländiſchen wenig geübt geweſen, erhellet faſt aus jeder Seite der Ueberſetzung.

Die Engliſche Ueberſetzung iſt weit beſſer gerathen, und von einem ſachverſtändigen Mann gemacht, der das Original an etlichen Stellen abgekürzt, an andern aber, wo es nöthig war, Zuſätze hinzugefügt hat. Der Titel iſt:

The Manoeuvrer, or Skilful Seaman: Being an Eſſay on the Theory and Practice of the various mouvements of a Ship at Sea, as well as of Naval Evolutions in General. Translated from the French of Mr. Bourde de Villehuet by the Chevalier de Sauſeuil, Knight of the m. n. Order of St. Philip, Capt. of Infantry in the French Serv. late Capt. and Maj. Adjut. of the Legion of Tonnére, and Member of the Engl. Soc. for the Encouragement of Arts, Manuf. and Comm. Illuſtrated with 13 *Copper-Plates. Five of which with many intereſting Obſerations interſperſed through the Work by way of notes, are the Production of an English Officer. Dedicated to His R. H. Prince Wm. Henry. London for Hooper* 1788. 3½ Bogen Vorrede, 308 Seit. Inhalt. 4to.

Von dem praktiſchen Theil des Schiffsmanoeuvres handelt auch folgendes Buch, davon ich aber nur den Titel ohne Jahrszahl und Druckort kenne:

Exercice general de toutes les manoeuvres qui ſe ſont ſur la mér dans toutes les occaſions qui ſe peuvent preſenter, par M. le Chevalier de Tourville.

h) *Bishop's Inſtructions for the Navigation of the windward Gulph Paſſages.* 8vo.

i) *Utkaſt til et Sjö-Lexicon. Hvarutinnan de Ord ſom egenteligen brukas wid Ammiralitetet och til Sjöſs korteligen blifva förklarade. örebro. Trykt hos J. Lindh, Kongl. Privil. Bok-Tr.* 4to. 60 Seit.

Dieſes Buch enthält die vollſtändigſte und beſte Sammlung von Kunſtwörtern der ſchwediſchen Seeſprache. Die Erklärung dabey iſt zwar äuſſerſt kurz, aber doch deutlich und richtig.

1766.

a) *Saggio di Obſervazioni particolari ſopra lo ſtato in cui attrovaſi preſentemente la Naval Coſtruzione in Venezia, in quella parte che riſguarda li Vaſcelli da Carico pel uſo del Commercio, con alcune oſſervazioni generali ſopra la Coſtruzione de' Vaſcelli da guerra. Opuſcolo dedicato a Sua Eccellenza il Signor Giovanni Zuſto Ampliſſimo Senatore, da Giandomenico Cavallotto. In Venezia. Appreſſo Modeſto Fenzo. Con Licenza de' Superiori.* 8vo. 16 Seiten Vorrede, 163 Seiten Inhalt, 2 Kupfertafeln.

Der Verfaſſer giebt eine kurze Ueberſicht von der Geſchichte des Schiffbaues, von den älteſten Zeiten angerechnet. Er beklagt es, daſs die Schiffbauer überhaupt bey ihren alten Vorſchriften bleiben, und ſchwerlich neue Erfindungen in ihrer Kunſt annehmen. Seine Vorſchläge zur Verbeſſerung der Schiffsbaukunſt ſind nach Boguers Grundſätzen. Ueberhaupt iſt die ganze Schrift ſehr mager.

b) *Abregé du Pilotage diviſé en deux parties, ou on traite principalement des Amplitudes, des Loxodromies, dans l'Hypotheſe de la Sphere & de Speroide, des marées, des variations de l'aiman.* 8vo.

Dieſes Buch kam eigentlich 1693 heraus, allein hier iſt der Inhalt durch *le Monnier* verbeſſert und vermehrt.

c) *An Earneſt Addreſs to the People of England; containing an Enquiry into the Cauſe of the great Scarcity of Timber; with ſome Hints towards the more effectually ſecuring and preſerving the ſame, particularly that Part of it, applied to Ship-building. Lond.* 8vo.

Dieſe kleine Abhandlung beſteht aus einem Geſpräch, worin inſonderheit gezeigt wird, wie wenig auf den königl. Zimmerwerften darauf geſehen wird, das Holz gehörig zu gebrauchen, und wie vieles dabey unnöthiger Weiſe als Abfall verlohren geht. Derſelbe Gegenſtand wird noch weitläuftiger in einer andern Schrift berührt, die den Titel hat:

Important Hints towards an Amendment of the Royal Dockyards &c. &c. By a Man of Kent. 8vo. Die erſte Abhandlung ſteht auch im 2ten Theil der *Collection of Papers on Naval Architecture. Lond.* 1792. wieder abgedruckt.

d) Or-

d) *Ordonnance du Roy coucernant la Marine de l'année* 1765. *à Liege de l'Imprimerie. Royale.* 8vo.

e) *Langens Mittel die Schiffleute der Königl. Flotte gesund zu erhalten. Kopenh.* 8vo.

f) *Essais de bâtir-sous l'eau, fait à la construction du nouveau bassin, ou des nouvelles formes à Carlscrona par le Chevalier Thunberg. av. fig. fol. Stockholm.*

Eine schwedische Ausgabe dieses vortreflichen Werks ist von 1775, unter dem Titel: *Thunberg Kunst at bygga under Vatn. Stokh.* 4. Die neueste französische ist vom Jahr 1780. *folio. Stokh.*

g) *El marinero instruido en el Arte de Navegacion speculativo y practico segun el mètodo con que se enseña à los Colegiales del Real Seminario de Sr. San Telmo. extra muros de la Ciudad de Sevilla. Dispuesto por D. Francisco de Barreda. Dedicado al Sr. San Pedro Gonzalez Telmo. Singular Padron de los Navegantes.* 1766. 8vo.

Dieses Buch enthält eine sehr gute Anleitung zur Steuermannskunst. Es werden darin folgende ältere spanische Schriftsteller angeführt, von denen Schriften über die Navigation vorhanden seyn sollen. Von den mehrsten sind mir aber nur etliche unbedeutende Abhandlungen von der Sphäre zu Händen gekommen:

Juan de Espinosa, el Licenciado Antonio de Villalobos, D. Gines de Rocamarà, Geronymo de Chaves, D. Franciszo Velazques, Miguel Perez, el Doct. Grajales, Luis de Fonseca, Thomas Cano, D. Fernando Colon, Pedro de Alarcon, Alvar Nuñez, Martin Fernandez Enciso, Diego Narvaez, Juan de Quiroga, Andrès Martin, Fr. Garcia de Loayssa, Diego Ramirez, Bartholomè Nodàl, Gonzalo Nodal, Fernando de la Torre, Garcia Escalante, D. Fernando de Bustamante, Antonio Galbàn, Martin de Islares, Pedro Fernandez de Quiros, Alvaro de Mendoza, Pedro Sarmiento de Gamboa, Antonio Pablo Corzo.

D. Joseph Bueno hat einen *Tratado de Navegacion* geschrieben, und *Don Gonzalo Antonio Carranza*, ein geschickter Steuermann, hat vortrefliche *Derroteros* herausgegeben.

h) *König Christ. VII. verbesserte Tonnen-Baaken-Rolle u. s. w. für die Stadt Tönning.*

i) *Instructions at large for the use of Hadley's Quadrant w. C. Lond.* 8vo.

k) *Neue Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk, nebst revidirten Reglements des Wasserschouts und einer revidirten Musterrolle* 5. *Dec.* 1766. *Hamb.* 4to. Auch in holländischer Sprache. ibid.

l) *Verordnung wegen Begünstigung der Frachtgelder* 5. *Dec.* 1766. *Hamb.* 4to.

m) *Requisite Tables published by the board of Longitude. London.*

Dieses Werk enthält eine Sammlung von allen zur Schiffskunst erforderlichen Tafeln. Die neueste und vollständigste Ausgabe davon ist vom Jahr 1781.

n) *Tables to be used with the nautical Almanac. Lond.* 8vo.

o) *Wilkinson's Seaman's Preservation on Shipwreck &c.* 12mo. *Lond.*

1767.

a) *C. Carl Lous, Forsög til et nyt Misviisnings-Instrument at bruge paa Land-Jarden.* Khon. m. 5 Kpl.

Derselbe Verfasser hat ausser dem noch viele Schriften herausgegeben, er hat auch einen Seeinclinations-Compas erfunden, die Beschreibung davon steht im 12ten Band der Kiöbenhavnske Videnskabers Selskabs Skrifter. p. 93.

b) *Assecuranz- und Havarie-Ordnung sämtlicher Königl. Preussischer Staaten. Berlin.* 4.

c) *Caroli Avelin, Specimen de Inclinatione Magnetica. Upsalia.*

d) *Lodewyk Grave van Byland Zectactik of Grond Regulen der Krygskunde ter Zee, handelende van de Evolutien en Zeinen met veele Plaaten. 2 Deelen. Amst.* 4to.

Dieses Werk ist in holländischer Sprache das vollständigste und beste, welches über die See-

taktik

taktik geſchrieben; da es aber wegen der vielen Kupfern ungemein koſtbar iſt, ſo hat Kinsbergen 1784 ein kürzer abgefaſstes Werk über die Seetaktik mit wenigern Kupfern herausgegeben, damit ſolches allgemein bekannt werden mögte.

e) *Jac. Schuback, vom Strandrecht, überſetzt von J. C. Greilich. 2 Th. mit Kupf. Hamb. 4to.*

f) *Theorie & Pratique des Longitudes en mer par M. de Charnieres. Paris. 8vo.*

1768.

a) *Auxilium Memoriæ eller Söe-Krigs- og Orlogs-Mands Haand-Bog, indeholdende hvad nödvendigſt er at jagttage og forrette ved Orlogs- og Krigs-Skibes, Equipering, Armering, Aſtakling og Deſarmering. 1. 2. Deel. Forfattet og Sammenſkrevet af Peter de Günthelberg. Kiöbenhavn. Trykt hos Nicolaus Moller. Kongl. Hof-Bogtrykker. 8vo.* 1ſter Theil 136 Seit. Inhalt. 2ter 127 Seit.

Dieſes Werk enthält eine weitläuftige Anleitung Kiegsſchiffe aufzutakeln und zu armiren. Es iſt mit vieler praktiſchen Kenntniſs geſchrieben, und das vollſtändigſte, das in dieſem Fache vorhanden iſt.

Ueber das Auftakeln der Schiffe iſt auch in deutſcher Sprache ein Buch vorhanden, unter dem Titel: *P. J. Hohenſtierna*, erfahrner Takelmeiſter. Kiel. 8vo.

b) *Architectura navalis mercatoria, navium varii generis mercatoriarum, capulicarum, curſoriarum aliarumque cuiuscunque conditionis vel molis, formas & rationes exhibens, exemplis aere inciſis demonſtrationibus denique, dimenſionibus, calculisque accuratiſſimis illuſtrata. Auctore Friderico Henr. Chapman S. R. Majeſt. Naupego R. Acad. Scient. Suec. Membr. Holmiæ.* Atlasformat. 61 Blätter.

Die vollſtängigſte Sammlung von Bauriſſen, von Schiffen aller Art, welche mit ungemein vielen Koſtenaufwand geſtochen worden. Erklärung befindet ſich nicht dabey, weil vorausgeſetzt wird, daſs derjenige, welcher es gebrauchen will, die Fundamente von der Kunſt Bauriſſe zu entwerfen verſteht. Dem praktiſchen Schiffbauer iſt es unentbehrlich, weil es ihm bey dem Riſs einer jeden Art Fahrzeuges zum Führer dienen kann, und auch bey vorkommender Veränderung ſeines Riſſes hinlängliche Befriedigung geben wird. In einem andern Werke von *Chapman*, welches ich 1775. k. angeführt habe, befindet ſich auf einigen Seiten die Erklärung verſchiedener in dieſem Werke befindlichen Figuren.

c) *J. Lind, Middelen ter bewaring van de Gezonheit op de Oorlogſcheepen, met een Aanhangsel door P. de Wind. Middelburg. P. Gilliſsen. 8vo. tweede Druk.*

d) *Dulague Lecons de Navigation. Paris. 8.* Die vierte Ausgabe wurde 1791 zu *Rouen* gedrukt.

e) *Leçons de Navigation. A Rouen chez la Veuve Beſongne & J. J. Beſongne. 8vo.* 318 S. Inhalt, 50 S. Tafeln, 8 Kupfertafeln.

Dieſes Buch enthält Auszüge aus verſchiedenen Schriften über die Steuermannskunſt, inſonderheit aus Bouguers *Traité de Navigation.*

f) *Experiences ſur les longitudes par Mons. de Charnieres. Paris. 8vo.*

g) *Chriſt. Carl Lous. Regler og Logarithmer til at finde Breeden og Klokke Slaet paa Söen. Overſat af Svenſk og med Anmærkninger forööget. Khvn. 8vo.*

h) *Cr. Carl Lous. Eſterretning om Harriſons Forsög til Længdens Opfindelſe formedelſt et Uhr eller Tidmaaler ſamt hvad der ved dets Prövning og Bedömmelſe er forgaaet ſaavel som og en Overſættelse af Principerne tilligemed Tegninger af ſamme Tidmaaler i Kobber. Khvn. 4to.*

i) *Verhandeling over de Zeevaartskunde. Door Ant. Struick. Rotterd.* 598 Seit. *8vo.*

k) *Korte Aanmerkingen over het Fatſoen en de Tekening der Scheepen. Door J. v. D. Amſ.* 34 S. *8vo.*

1769.

a) *Claſons Anmarkningar vid Svenſk Sjöfart och Skeppsbyggeriet. 8vo. Stockh.*

b) *Traité de la Fabrique des Manoeuvres pour les vaiſſeaux ou l'Art de la Corderie perfectionnée. Seconde Edition dans laquelle*

on a ajouté ce qui regarde les cordages goudronnés par M. du Hamel de Monceau. Paris chez Desaint. 4to. 572 Seiten. Mit Kupfern und Vignetten.

Die erste Ausgabe ist vom Jahr 1727, und was der zweyten beygefügt ist, fängt von p. 447. an. Das Werk selbst enthält eine sehr vollständige Beschreibung der Reepschlägerstunst. Der Verfasser hat zur Vervollkommnerung derselben unzählige Versuche über die Stärke der Taue angestellt, welche umständlich erzählt werden.

c) *Dizionario Istorico Teorico e Pratico di Marina di Monsieur Saverien. Tradotto dal Francese. Venezia. Nella Stamperia di Gio: Battista Albrizzi Q. Girolamo. Con Licenza de' Superiori.* 4to. 548 Seit.

Fast sollte man es nicht glauben, dass einer, der gar keine Kenntniss der Seesprache besitzt, sich erdreisten könnte, ein Wörterbuch der Marine zu übersetzen, und doch ist solches bey diesem Buch der Fall gewesen. Die französischen Kunstwörter sind nur blos nach der italienischen Mundart umgeformt, z. E. *Orin*, beym Uebersetzer *Orino*, anstatt *gruppia*. *Habitacle*, beym Uebersetzer *Abitacola*, anstatt *chiesiola*, ja es sind sogar verschiedene Kunstwörter, die in Saveriens Wörterbuch verdruckt sind, eben so falsch ins italienische umgeformt.

d) *Reglamento de Maderas de Roble necessarias para fabricar un Navio de 70 Cañones, conforme al Systema, aprobado por su Magestad, del Coronel de Infanteria Don Francisco Gautier, Director general de Construccion, y Carenas de la Armada. fol.* 17 Blätter Inhalt und 16 Kupertafeln, worauf sich 246 Fig. befinden.

Maderas de Roble necessarias para fabricar una Fragata de 44 Cañones. fol. 20 Blätter Inhalt und 20 Kupfertafeln, worauf sich 226 Figuren befinden.

Die Figuren in beyden Werken stellen die sämmtlichen zum Bau des Schiffs erforderlichen Hölzer vor. Sie sind nach einem dabey befindlichen verjüngten Maasstab gezeichnet. Der Text enthält die verschiedenen Dimensionen und die Anzahl dieser Hölzer, auch wo sie dienen sollen.

e) *Elements of Navigation by Amenadab Peck M. Ser. illustrated by variety of drawings.* 4to.

f) *Th. Haselden, The seaman's daily assistant. Lond.* 4to.

g) *Zeemans Oeffening over de Groote Zeevaart. Als mede een naauwkeurig Beschryving van het Drysanker en deszelfs Gebruik. In het Ligt gebragt door Jan de Boer, Examinateur der Zeevaart van de Nederlansche Ost-Indische Compagnie der Kamer Amsterdam. Amst. By Joh. van Keulen en Zoonen.* 8vo. 95 Seit.

Ausser der Beschreibung des Treibankers enthält dieses Buch auch eine Abhandlung, was man überhaupt bey dem Ankern und dem Lenssen vor dem Wind zu beobachten hat, wobey der Verfasser viele praktische Kenntnisse zeigt.

h) *An universal Dictionary of the Marine, or a copious explanation of the technical terms and phrases employed in the construction equipment, furniture, machinery, movements and military operations of a Ship, illustrated with variety of original dessins of Shipping in different situations, together with separate views of their Masts, Sails, Yards and Rigging, to which is annexed a translation of the French Seaterms and phrases collected from the works of Mess. du Hamel, Aubin, Saverien &c. by William Falconer, Author of the Shipwreck. London printed for T. Cadell.* 4to.

Das beste und vollständigste Buch, welches in diesem Fache in englischer Sprache vorhanden ist, nur sind die französischen Kunstwörter, welche der Verfasser zuweilen bey den englischen gesetzt hat, nicht allezeit richtig, und dieses ist auch manchmal der Fall bey den englischen in dem am Ende des Werks befindlichem Französisch-Englischen Wörterbuch der Marine. Eine bessere Uebersetzung der blossen Kunstwörter in beyden Sprachen hat *Escallier* geliefert. Falconers Wörterbuch ist mehrmals wieder aufgelegt und verbessert. Die neueste Ausgabe, welche ich kenne, ist vom Jahr 1789.

1770.

a) *Roland de Virloys Dictionnaire d'Architecture civile, militaire & navale, antique ancienne & moderne & de tous les Arts & Metiers qui en dépendent, dont tous les ter-*

(mes

mes ſont exprimés en Francois, Latin, Italien, Espagnol, Allemand & Anglois. Enrichi de 101 *Planches de Figures en taille douze.* 3 *Vol.* 4to. *Paris.*

In dieſem Werk befindet ſich eine unbedeutende Sammlung von Kunſtwörtern der Schiffsbaukunſt, wovon ſowohl die Erklärung, als auch die Figuren, aus *Du Hamel de Monceau Architecture navale* genommen ſind. Was die Beyfügung der fremden Sprachen betrift, ſo iſt ſolche unter aller Kritik. Was der Verfaſſer in den elendeſten Handwörterbüchern gefunden, hat er als gleichbedeutendes Kunſtwort beygefügt, doch iſt er ſehr ſparſam damit zu Werke gegangen, weil ſich wenige von dieſen Kunſtausdrücken in gewöhnlichen Wörterbüchern befinden. Ueberdem ſind dieſe durchaus unrichtigen Kunſtwörter entweder durch die Unwiſſenheit des Abſchreibers oder des Setzers dergeſtalt verunſtaltet, daſs man kaum erkennen kann, zu welcher Sprache ſie gehören.

b) *Tableau de tous les Pavillons, que l'on arbore ſur les vaiſſeaux dans les quatre parties du Monde. av. fig.* 12mo.

c) *Königl. Preuſſiſches Seerecht, nebſt Aug. Hypol. Bone hiſtoriſchem Bericht ſowol von den vormaligen alten, als auch* 1727 *publicirten neuen Seerechts des Königreichs Preuſſen. Königsb.* 4to.

d) *Andr. David Wyborgh, Kiaernen af Navigationen. Khvn.* 8vo.

e) *Voïage fait par Ordre du Roy en* 1768 *pour éprouver les montres marines, par Caſſini fils avec le memoire &c.* 4to. *Paris.*

f) *Chriſt. VII. Forordn. om Söe Enrollering i Danmark af* 1. *Febr. Khv.* 4to.

g) *Northcote's The Marine Practice of Phyſic. and Surgeri.* 2 *Vol.* 8vo.

h) *Enſchede de tutelis & inſignibus navium. Leyden.*

i) *R. Waddington. The Sea Officers Companion.* 4to.

Derſelbe Verfaſſer hat auch eine Abhandlung über die Navigation in 4to. herausgegeben.

1771.

a) *Obſervation du Droit de la Nature & des Gens touchant la capture & la detention des vaiſſeaux & effets neutres en tems de guerre. Tiré du nouveau Droit contraverſé de Frd. Behmer.* 4to. *Hamb.*

b) *Hedegaards Forsög til en Tractat aangaaende den Danske Söe-Ret indeholdende den vierte Bog af Chriſtiani V. Danske og Norske Low.* 8vo. *Khvn.*

c) *Richwell's Account of a Machine for pumping veſsels at ſea, without the labour of man.* Dieſe Abhandlung befindet ſich in den *Tranſact. of the American Philoſoph Society held at Philadelphia. Vol. I. p.* 289. 1771. 4to.

d) *Das Recht der Aſſekuranzen und Bodmereien, ſyſtematiſch abgehandelt.* Königsb. 4.

e) *Nic. Ditleves Falk, The ready observator or an infallible method for determining the Latitude at ſea by altitudes of the Sun.* 4to. *Lond.*

f) *Aſtronomie nautique par M. le Monnier. Paris.*

g) *Eſſay on the moſt commodious methods of Marine ſurveing. Lond.* 4to.

h) *A Report from the Committee appointed the* 11. *Day of March* 1771 *to conſider how his Majeſty may be ſupplied with Timber. Published by Order of the House of Commons* 1771. *Folio.* 89 Seit. Mit einer Kupfertafel, worauf die Knien und Innhölzer eines 74 Kanonenſchiffs gezeichnet ſind.

Dieſe Paar Bogen enthalten die Meynungen der vornehmſten Schiffbauer damaliger Zeit, über dieſe wichtige Materie.

i) *Propoſals for ſtrengthening our Naval Inſtitutions. Lond.*

k) *Sebaſtiano Gorgoglione Portulano del Mare Mediterraneo.* 4to. *Piſa.*

l) *Inſtruction Elementaire & raiſonnée ſur la Conſtruction pratique des Vaiſſeaux en forme de Dictionnaire. Ouvrage publié par ordre de*

de Mr. de Boynes, Secr. d'Etat ayant le Departement de la Marine. Par M. Duranti Lironcourt, Enſeigne des Vaiſſeaux du Roi. A Paris chez J. B. G. Muſier, fils. Avec Appr. & Priv. du Roi. 32 S. Vorrede, 211 S. Inhalt.

Ein ſehr verſtändlich und gut geſchriebenes Buch, worin die vornehmſten Theile des Schiffs beſchrieben und die Kunſtwörter des Schiffbaues erklärt werden. Es ſind keine Figuren dabey, weil es für die Eleven der franzöſiſchen Marine beſtimmt iſt, bey deren Unterricht Modelle von Schiffen gebraucht werden, wovon die Theile aus einander genommen werden können.

m) *Examen maritimo Theórico Practico ó Tratado de Mechanica aplicado á la Conſtruccion, Conocimiento y Manejo de los Navios y demas Embarcaciones. Por D. Jorge Juan, Comendador de Aliaga en la Orden de San Juan, Xefe de Esquadra de la Real Armada, Capitan de la Compañia de Guardias Marinas, de la Real Sociedad de Londres, y de la Academia Real de Berlin. En Madrid. En la Imprenta de D. Franciſco Manuel de Mena, Calle de las Carretas. Con permiso Superior.* 8vo. 1ſter Band. 428 S. 5 Kupfert. 2ter. 411 S. 9 Kupfert. Eine 2te Ausgabe iſt 1780 zu Madrid herausgekommen.

Dieſes iſt das wichtigſte Werk, welches über die Theorie des Schiffbaues und der damit verbundenen mechaniſchen Wiſſenſchaften geſchrieben worden. Die vielen Erfahrungen des Verfaſſers, vereint mit ſeiner groſſen Kenntniſs der höhern Mathematik, ſetzten ihn in den Stand, was beſonderes zu leiſten. Von dem Widerſtand, den Körper im Waſſer leiden, giebt er eine ganz neue Theorie, und ſeine vielfältigen Verſuche über den Widerſtand, den Flächen im Waſſer leiden, beſtätigen die Theorie des Pater Hoſte. Im letzten Buche des zweyten Bandes ſind blos die Reſultate der vorhergehenden Theorien angeführt, um auch dem praktiſchen Seemann, der ſich ſchwerlich auf Beobachtungen einlaſſen kann, nützlich zu ſeyn. Der Verfaſſer würde gewiſs noch etwas gröſſeres und vollkommneres geleiſtet haben, wenn er die vielfältigen und entſcheidenden Verſuche hätte zu Rathe ziehen können, die nachher von *Borda*, *Condorcet* und *Romme* angeſtellt worden ſind, den Widerſtand des Waſſers auf Körper von verſchiedener Geſtalt und bey verſchiedener Bewegung zu beſtimmen. Doch hat er wirklich mehr geleiſtet, als was man von einem einzigen Manne erwarten konnte. In der Einleitung ſeines Werks giebt er eine kurze Ueberſicht von dem Inhalt der vornehmſten Schriften, die über die Theorie des Schiffbaues geſchrieben worden.

Herr *Leveque* hat dieſes vortrefliche Werk ins Franzöſiſche überſetzt, und etliche Rechnungsfehler darin verbeſſert, auch einige Anmerkungen hinzugefügt, der Titel dieſer Ueberſetzung iſt:

Examen maritime theorique & pratique ou traité Mechanique appliqué à la conſtruction & à la manoeuvre des Vaiſſeaux & autres Batimens par Don George Juan, Commandeur d'Aliage &c. Traduit de l'Espagnol avec des additions par M. Levëque Ing. Hydrogr. de la Marine Correſp. de l'Acad. Roy. de Marine & du Muſée de Paris, Prof. Roy. en Hydrographie & Mathem. à Nantes. A Nantes chez l'Auteur (traducteur) A. J. Malaſsis & Deſpilly. 1783. 4to. *Tome I.* 12 S. Vorrede des Ueberſetzers, 396 S. Inhalt, 14 S. Regiſter, 5 Kupfert. *Tome II.* 364 S. 20 S. Regiſter, 9 Kupfert.

n) *Methode om de Breedte te finden, zo by Dag als by Nagt op wat onbepaalde tyd dat het mag zyn, en de waare tyd te bepaalen voor de plaats, waar men zig bevind zo dat men zyn Horologie kan reguleren; door de Obſervatie van een Star, waar van de Declinatie zo wel als de Streek bekend is. Amſt. by J. Ducoux.* 48 S. 8vo.

1772.

a) *Ardeſoif's Introduction to Marine Fortification and Gunnery. w. C.* 8vo. *Lond.*

b) *Expoſitions des moyens les plus faciles de réſoudre Pluſieurs Queſtions dans l'art de la Navigation; & démontrés à l'aide des Principes de Géométrie élémentaire avec une Table des Sinus verſes & de leurs Logarithmes. Paris chez Saillant & Nyon.* 8vo 1ſter Theil 96 S. 3 Bogen Tafeln. 2ter Th.

136 S. 4 Kupferpl. Der Verfaſſer dieſes Elementar-Buchs iſt wahrſcheinlich *Le Monnier.*

c) *The practical Navigator and Seaman's daily Aſſiſtant, being a complete Syſtem of practical Navigation, improved and rendered eaſy to any common Capacity. The whole exemplified in a Journal kept from London to Madeira &c. by John Hamilton Moore. Lond. 8vo.*

Die 8te Ausgabe dieſes ſehr deutlich und gut geſchriebenen Handbuchs der Navigation iſt vom Jahr 1784. *Lond. 8vo.* 304 S. Inhalt, 200 S. Tafeln. Sie iſt vom Verfaſſer verbeſſert und vermehrt worden, auch iſt auſſer andern noch die Methode hinzugefügt, die Latitudo durch den Mond und die Planeten zu finden. Die neueſte Ausgabe iſt vom Jahr 1791.

Moores Seaman's daily aſſiſtant iſt auch beſonders gedruckt in den Jahren 1779, 1780 u. 1785. *London. 8vo.*

d) *Tables for correcting the apparent diſtance of the moon and a ſtar from the effects of refraction and Parallax published by Order of the Commiſſioners of Longitude. Cambridge. 4to.*

e) *Hydrographie Françoiſe depuis 1737 jusqu'en 1772 par Mons. Bellin. 2 Vol.*

f) *C. G. Kratzenſtein, Præſidii Claſſis regiæ Sanitatem conſervandi method. Hafn.*

Derſelbe Verfaſſer hat auch eine Abhandlung geſchrieben, unter dem Titel:

Sella marina obſervandis ecclipſibus ſatellitum Jovis accommodata.

g) *Henr. Callisen, Diſp. inaug. de præſidii claſſis regiæ ſanitatem tuendi methodo. 8vo. Hafn.*

Dieſe Streitſchrift iſt auch ins Deutſche überſetzt, unter dem Titel:

Hr. Heinrich Calliſen. Abhandlung über die Mittel, die Seefahrenden und insbeſondere die Beſatzungen der Königl. Däniſchen Kriegsſchiffe geſund zu erhalten, überſetzt von J. P. G. Pflug. Copenh. 8vo. 86 S.

h) *Dietr. Chriſt. Feſter.* (Navigations Examinator in Drontheims Stift) *Mathematiske Betænkninger om Bevægelſens og Tyngdens förſte Grundſætninger. 2) Om at finde Legemernes Tyngde ved Vægten. 3) Om de flydende Legemers Tyngde, ſamt deres Virkning i Tyngden af de faſte. 4) Om Legemers Bevægelſe ovenfra nedad, og 5) Om de ſvingende Tyngders eller om Pendulernes Bevægelſe. Khvn. 4to.*

i) *Martin's, Mariners Mirror. 3 Parts. Lond. 8vo.*

k) *Th. Bye, Laws of the Maritime Society.*

1773.

a) *Gerh. Oelrichs, dat Rigiſche Recht und de gemeenen Stichtiſchen Rechte ym Sticht van Ryga, geheten dat Ridder-Recht &c. 4to. Bremen.*

In dieſem Buche befindet ſich das alte Rigiſche Seerecht.

b) *Chriſt. Carl Lous, Experimentorum ad compaſſum perficiendum & unicuique uſui tam nautico quam terreſtri accommodandum ut & virium magneticarum quantitatem explorandam & æſtimandam ſpectantium. Havn.* Auch zu Soröe. 4to. mit 8 Kupfert.

Eben derſelbe Verfaſſer, der ſich durch ſeine vielfältigen Schriften ſo ſehr um die Navigation verdient gemacht hat, gab auch in dieſem Jahr zu Soröe eine *Nova & accurata mappa nautica reducta maris Balthici* heraus.

c) *Additional-Artikel zur Schiffer- und Schiffsvolks-Verordnung. 26. Aug. 1773. Hamb. 4to.*

d) *Voyage par Ordre du Roy pour éprouver les montres marines de Berthoud par de Fleurieu. 4to. 2 Vol. avec fig. Paris.*

e) *John Adams the young Sea-officers Aſſiſtant. Lond. 4to.*

f) *Richard Hotham, Reflections on Eaſt India ſhipping. Lond. 8vo.* Hiezu gehört noch: *On the Eaſt India shipping for the year 1773, 1774. 4to.* und *Appendix. 1775. 4to.*

g) *Berthoud Eclairciſſemens ſur l'invention des nouvelles machines &c. pour la determination des longitudes en mer. Paris 4to.*

h) *Cal-*

h) *Calcul raiſonné de la force d'un appareil pour tirer un vaiſſeau à terre par M. Thevenard.* Dieſe Abhandlung befindet ſich in den *Mem. de l'Acad. Royale de Breſt. Tom. I.* 1773.

i) *Der wohl inſtruirte Schiffer, und zwar was derſelbe vor angetretener, währender und nach abgelegter Reiſe, zu beobachten hat. Nebſt einem Anhange, in welchem die vornehmſten See-Contracten, Schiffs-Documenten, und andere denen zur See fahrenden und negotiirenden nützliche Nachrichten enthalten. Dritte vermehrte und verbeſſerte Auflage. Lübeck und Wißmar. Auf Koſten guter Freunde,* 8vo. 176 S.

Wann die erſte Ausgabe dieſes, ſowol für Schiffer, als auch für Rheder, Befrachter und Verſicherer, nützlichen Buchs, gedruckt worden, iſt mir nicht bekannt.

Es iſt auch eine däniſche Ueberſetzung davon vorhanden, wobey ſich viele die Schiffahrt betreffende däniſche Verordnungen befinden. Der Titel derſelben iſt:

Den vel-inſtruerede Skipper eller fuldſtændig Anviisning, hvad en Skipper har at iagttage, baade förend han tiltræder Reyſen, ſamt imedens den varer, og efterat den er fuldendt, med et Tillæg, hvorudi indeholdes de fornemſte Söe-Contracter &c. föröget med den hele Danske Söe-Ret, Efterretning om det Danske Lootsvæſen, og Uddtog af de Anordninger, ſom vedkommer Söefarten, og ſaaledes indrettet paa det fordeelagtigſte for alle, ſaavel dem, der beſeyle öſter-og Nord-ſöen, ſom og Middelhavet og de længere Farvande. Khvn. Bekoſtet af Fr. Chr. Pelt. Böghandler paa Börsen. 8vo. 1776. 544 S.

k) *J. D. Schlichting, nieuw hervormd Examen van Land en Zeechirurgie. Amſt.* 8vo. *By A. Graal. tiende Druk.*

l) *Manuel des Marins ou Explication des Termes de Marine, Par Monſieur Bourdé, Officier des Vaiſſeaux de la Compagnie des Indes. A l'Orient chez Julien le Jeune Fils, & ſe trouve chez les Libraires du dans les différents Ports de Mer.* 8vo. 540 S.

Dieſes iſt das beſte Hand-Wörterbuch der Marine in franzöſiſcher Sprache. Die praktiſche Kenntniſs des Seeweſens, die der Verfaſſer in einem hohen Grade beſaſs, ſetzte ihn in den Stand, einen groſſen Vorrath von Kunſtwörtern zu liefern, die man in keinem vorhergehenden Wörterbuch findet. In Anſehung der Erklärung der Kunſtwörter geht *Bourdé* ebenfalls mehr ins detail, als ſeine Vorgänger gethan haben. Hr. *Saverien* ſucht aus Neid in der Vorrede zu der letztern Ausgabe ſeines *Dictionnaire de Marine* vom Jahr 1781 die Verdienſte des *Bourdé* und *Falconer* zu verkleinern, weil ſie mehr geleiſtet haben, als er, und ſein Wörterbuch nichts originelles enthält, ſondern blos eine Compilation iſt.

m) *Memoires de l'Academie Royale de la Marine à Breſt.* 4to. 1 *Vol.*

n) *Hiſtory of the Female Shipwright, to whom Government has granted a Penſion of Twenty Pounds per Annum during Life. Written by Herſelf. Lond.* 191 S. 12mo.

o) *Jo. Henr. Fricke diſſ. compar. Juris naut. rigenſis & hamburgenſis antiqui in materia Havariarum. Kilon.* 4to.

p) *Jo. Henr. Fricke diſſ. de Havariarum diſcrimine inprimis ex legibus nauticis Germaniæ ſeptentrionalis. Kil.* 4to.

q) *William Wilſon, Elements of Navigation.* 8vo. *Lond.* Auch 1783 und 1784. *Edinb.*

Seine zu verſchiedenen Zeiten gedruckte Anleitung zur Navigation hat den Titel: *Navigation made easy.* 8vo. und auch *Navigation new modelled.*

r) *W. Puddicombe, The mariners inſtructor. Lond.* 12mo.

s) *Précis des recherches faites en France depuis l'année* 1730. *pour la determination des Longitudes en mer par la meſure artificielle du tems par M. le Roi. Amſt.* 4to.

1774.

a) *J. Simmons. An Account of a ſimple, eaſy and effectual method for preſerving his*

Majesty's Navy from its present great Decays. 4to. 9 S,

Des Verfassers Methode ist, die Schiffe nur allein von dem besten Holz zu erbauen, und sie vor Schnee und Regen unter Schutz zu bringen.

b) *Erläuterungen zum Verstande der Schiffahrt und des Seekrieges, nach alphabetischer Ordnung durch den Herausgeber der Kriegs-Bibliothek gesammlet. Breslau bey Korn.* 8vo. 40 S. Vorrede. 560 S. 8vo.

Der Verfasser dieses elenden Produkts heisst *van Groeben.* Bey jeder Erklärung eines Kunstworts sieht man, dass er gar keine Kenntniss des Seewesens gehabt hat, Allenthalben giebt er falsche Definitionen und verwechselt auch die allerbekanntesten Sachen mit einander, doch zieht er sich jederzeit sehr kurz aus der Verlegenheit.

c) *Hessenkamps kurze Geschichte der Bemühungen die Meereslänge zu erfinden.* gr. 8vo. *Lemgo.*

d) *Andr. Davidsen Wiborgh, Nye Videnskab angaaende de Navigationen til Nytte for de Söefarende.* Khv. 8vo.

e) *Aaskow Diarium medicum navale in expeditione Algierienſi. Hafn.* 8vo.

f) *Isaac Boyer. Proposal for determining the Long. at sea by observation, independent of any time-keeper, or of the truth of the magnetic Compass.* 8vo. *Lond.*

g) *Benjamin Donn. The british mariners assistant containing* 40 *tables adapted to the several purposes of trigonometry and Navigation.* 8vo. *Lond.* Auch 1775.

h) *N. D. Falk. The seamans medical instructor.* 8vo. *Lond.* Es ist auch ins Deutsche übersetzt, und 1775 zu Utrecht ins Holländische. 8vo.

i) *T. Kean. A new and easy method of finding the long at sea.* 8ov.

k) *James Lind. Essay on the most effectual means of preserving the Health of Seamen. A New Edit. Lond. Wilson.* 8vo. 363 S.

l) *Suite du Precis sur les montres marines &c. par M. Le Roy. Leyde* 4to.

m) *Description des Aventuriers Flibustiers &c. par Aex Oli Oexmelin nouvelle Edit. Lyon.* 12mo.

n) *Jo. Petr. Soltau, de eo quod justum est circa Havariam particularem sec. Statut. Hamb. part. II. Tit. XVII. & XIX.* 4to. *Lipſ.*

o) *Mackenzie's Treatise of maritime Surveying with an Essay on Draughts and Surveys. w. pl.* 4to. *Lond.*

p) *Ivarus Dam. Just. Anviisning til Have-Væsenet. i* 3 *Deele. Wiborg.* 8vo.

q) *Seaman's Useful Friend and Companion.* &

1775.

a) *Th. Parkers. The laws of shipping and insurance, with a digest of adjudged cases. Lond.* 4to. Auch 1778 ibid.

b) *J. Potters, Griechische Archäologie oder Alterthümer Griechenlands, aus dem Engl. übersetzt von J. J. Rambach.* 3 Bände. 8.

In diesem Werke findet man viele schätzbare Nachrichen, welche die Schiffe und die Schiffskunst der Griechen betreffen.

c) *Neptune Oriental par M. d'Apres. Paris & Brest.* Atlasformat.

d) *Magellan, Description des Octans & des Sextans Anglois. Paris* 4to.

e) *Mannevillette Instructions sur la Navigation des Indes orientales & de la Chine.* 4to.

f) *Hennert Elementa Architecturæ navalis & Pyrotechniæ.* 8. *Ultraj.*

g) *Les longitudes par la mesure du tems ou Methode pour determiner les longitudes en mer par M. Berthoud. Paris.*

h) *Abstract on the Mechanism of the motions of Floating Bodies. By M. de la Croix Commissary General of the Marine &c. Translated from the French, and published by Admiral*

miral Knowles and reprinted. Lond. for J. Robſon. 4*to.* 53 S. 1 Kupfert.

Dieſe Abhandlung iſt zuerſt in den *Mem. des Sc. & des beaux Arts du mois d'Avril* 1735. *Article XXXV. à St. Petersbourg de l'imprimerie de l'Acad. des Sc.* 12*mo.* 124 S. bekannt gemacht, unter dem Titel: *Extrait du Mechaniſme des mouvemens des corps flotans par M. de la Croix, Commiſſaire Generale de la Marine &c.* Die dazu gehörigen Eclairciſſemens befinden ſich in denſelben Memoires auf der 33 u. f. Seite. 1773 wurden verſchiedene Exemplare davon beſonders gedruckt, welche aber nur blos vertheilt und nicht verkauft worden ſind.

Die engliſche Ueberſetzung iſt wolgerathen. Statt einer Vorrede ſagt der Admiral kürzlich, daſs er aus dieſer Schrift mehr theoretiſche Kenntniſs des Schiffbaues erlangt hätte, als aus jeder andern ihm bekannten, und daſs ſie ihm inſonderheit bey dem Bau verſchiedener Linienſchiffe und Fregatten in Rusland ſehr nützlich geweſen, weil die Grundſätze, welche dieſelbe enthalte, vollkommen mit ſeinen Verſuchen übereinſtimmten.

Der Inhalt der Schrift betrift eigentlich nur das Gleichgewicht der Schiffe, wobey der Verfaſſer durch viele ſinnreiche Experimnete die Lage des Schwerpuncts ſucht, wie auch den Punct, um welchen das Schiff ſchwankt. Dühamel *de Monceau* hat bey ſeiner *Architecture navale* dieſe Abhandlung benutzt.

i) *Traktat om Skepps-Byggeriet, tillika med Förklaring och Bevis öfver Architectura Navalis Mercatoria &c. Genom. Fredrich Hindr: af Chapman, Riddare af Kongl. Svärds Orden, öfver Skepps-Byggmäſtare vid Armeéns Flotta, ſamt Ledamot af Kongl. Vettenskaps Academien i Stockholm. Stockholm, Trykt hos Aſſeſſoren Johann Pfeiffer.* 4*to.* 245 S. 16 Kupferpl. und 8 Blätter mit berechneten Tafeln.

Dieſes Werk iſt eines der vortreflichſten, daſs über den theoretiſchen Theil des Schiffbaues geſchrieben worden, und verdient demjenigen des Jorge Juan an die Seite geſetzt zu werden. Der gelehrte Verfaſſer läſst ſich mit ungemeiner Sachkenntniſs über die Theorie der Baukunſt der mehrſten Arten ſowohl zum Kriege, als auch zur Kauffarthey dienenden Schiffe, und deren Bemaſtung und Bewegung im Waſſer, ein: Inſonderheit auch über die in verſchiedenem Betracht veränderliche Lage des Schwerpuncts der Schiffe und über die Ausmeſſung und Belaſtung derſelben. Neben dieſen findet man auch eine Berechnung des Widerſtandes im Waſſer, und eine Unterſuchung, welche Schiffstakelaſche die vollkommenſte iſt. Ein Theil dieſes Buchs bezieht ſich auf den ſchon 1768 unter dem Titel, *Architectura navalis mercatoria*, herausgegebenen Schiffsbau-Atlas.

Es ſind von dieſem äuſſerſt ſchätzbaren Werke zwey franzöſiſche Ueberſetzungen vorhanden. Der Titel der erſten iſt:

Traité de la Conſtruction des Vaiſſeaux avec une explication où l'on demontre les principes de l'Architecture navale marchande, & des navires armés en courſe. Par M. *Frédéric de Chapmann, Chev. de l'ordre du Roy de Suede &c. &c. Traduit du Suedois &c. Paris* 1779. *chez Saillant & Nyon & la veuve Deſaint.* 8 S. Vorrede, 169 S. Inhalt, XI Kupferpl. *folio maj.*

Der Ueberſetzer hat nicht die geringſte Kenntniſs von den Kunſtwörtern des Schiffbaues gehabt, und hat die mehrſten entweder falſch, oder durch unrichtige Umſchreibungen überſetzt, daher man den Inhalt an etlichen Stellen ſchwerlich verſtehen kann. Auf einem am Ende angehängten Blatt bekennt er ſelbſt ſeine Unwiſſenheit, und erſucht den Leſer dieſe Fehler zu verzeihen.

Die andere Ueberſetzung iſt von dem im theoretiſchen und praktiſchen Schiffbau ſo ſehr erfahrnen Hrn. *Vial du Clairbois.* Derſelbe hat freylich verſchiedene Stellen des Originals weggelaſſen, aber dagegen etliche Kupfertafeln aus der *Architectura navalis mercatoria* hinzugefügt, und das ganze Werk mit ſeinen eigenen Anmerkungen bereichert. Der Titel davon iſt:

Traité de la Conſtruction des Vaiſſeaux avec eclairciſſemens & demonſtrations touchant l'Ouvrage intitulé Architectura navalis mercatoria &c. par F. H. Chapmann, Chevalier de l'ordre Royale de l'Epée &c. Traduit du Suedois, publié avec quelque notes & additions pour rendre la lecture indépendante du grand ouvrage en planches du même Auteur, Architectura &c. mentionné ci deſſus, par M. *Vial du Clairbois, Sous-Ingenieur-Conſtructeur & de l'Acad. Roy de*

de la Marine. A Breſt chez R. Malaſſis, à Paris chez Durand neveu & Jombert jeune 1781. *Avec Appr. & Priv. du Roi.* 24 S. Vorrede und Dedication, 146 S. Inhalt. 4.

Clairbois Anmerkungen zu dieſem Buch ſind auch ins Schwediſche überſetzt, wobey ſich auch eine Sammlung franzöſiſcher Seetermini mit der ſchwediſchen Ueberſetzung befindet, die aber ſehr unbedeutend iſt. Der Titel davon heiſst:

Anmärkningar vid Ofverſtens och Riddarens af Kongl. Svärds Orden Herr af Chapmans Tractat om Skepps-Byggeriet. Författade på Franſuſka af Herr Vial du Clairbois Under-Skepps-Byggmäſtare uti Kongl. Franſyſk Tjenſt. öfverſatte på Svenſka af M. A. Norberg, Byggmäſtare vid Hjelmare Sluſsverk, och hvilken äfven härvid bifogat en Ord-Bok ſom innehåller Svenſk öfverſättning på de uti detta Verk, ſå uti Skepps-Byggeriet, ſom Sjömanſkapet före-kommande Franſyſka Konſt-ord ſamt ſådana Sjö-Termer af ſamma Språk, hvilke uti Aviſor, Reſe-och Leſvernes-Beſkrifningar vanligaſt förekomma. Stockholm, tryckt hos And. Jac. Nordſtrom. 1782. 4*to.* 115 S. 20 Kupferplat.

In den neuen Abhandlungen der Königl. Schwediſchen Academie der Wiſſenſchaften zu Stockholm im 8. Bande No. 4. ſteht auch von dieſem *Chapman* eine Abhandlung unter der Ueberſchrift:

Ueber die richtige Art, die Höhe des Schwerpuncts eines Schiffes anzugeben, wenn es ſich im Waſſer befindet, völlig ausgerüſtet, oder nicht, wofern man nur den Riß hat, nach welchem es gebauet iſt, von Friedrich von Chapman.

1776.

a) *Eſſais geometrique & pratique ſur l'Architecture navale à l'uſage des Gens de Mér par M. Vial du Clairbois. Tome Premier, contenant le Diſcours. A Breſt chez R. Malaſſis. Paris chez Durand, Neveu. Av. Appr. & Privil.* 19 S. Vorrede 373 S. Inhalt. 8*vo. Tome ſecond contenant les Planches.* 15 Kupfertafeln.

Ein ſehr nützliches Buch worin der Verfaſſer inſonderheit die Bouguerſche Theorie über die Lage des Schwerpuncts und die Berechnung des Inhalts des Waſſerraums, vorträgt, und ſolche durch ſeine Bemerkungen wobey er hauptſächlich *Bezout Cours de Mathematique* benutzt hat, erläutert.

b) *Chriſt. VII. Matricul for Söe Etatens Lægder i Norges fire Stifter. Khvn.* 4 Bände *fol.*

c) *Sam. Dunn. The Navigators Guide to the Oriental or Indian Seas. Lond.* 8*vo.*

d) *Traité ſur la Conſtruction des Vaiſſeaux, dedié & preſenté au Roi, par M. le Comte du Maitz de Goimpy, Capitaine des Vaiſſeaux de Sa Majeſté, Chevalier de l'ordre Royal & Militaire de Saint Louis, de l'Acad. Roy. de Marine. A Paris chez D. C. Couturier, pere & Couturier, fils, Avec Appr. & Priv.* 20 S. Vorrede, 211 S. Inhalt, 2 Kupfertafeln. 4*to.*

Bouguers und Eulers Theorien haben dem Verfaſſer bey der Bearbeitung dieſes Werks hauptſächlich zur Richtſchnur gedient, doch ſind ſolche an manchen Stellen durch ſeine eigene Bemerkungen und Erfahrungen berichtiget worden.

e) *Fr. V. Forord. om det indenlandſke Skibsbyggeries Opmuntring og Forfremmelse i Dannmark og Norge. Khvn.* 4to.

f) *Kong Kriſtian VII. Artikler for Kommandörerne og Mandſkabet paa de Gröndlandſke Handels og Fiſke-Fangſt Skibe,* Däniſch und Deutſch. *Khvn.*

g) *John Pringle, Diſcourſe upon some late improvements, of the means &c. of preſerving the health of mariners. Lond.* 4*to.*

Dieſe Abhandluug befindet ſich auch in *Pringle's ſix Diſcourſes on air, the Torpedo, the Telleſcope, Gunnery, Health of Mariners &c. Lond.* 8*vo.* 1783 und iſt Deutſch überſetzt von Wichmann. Göttingen.

h) *Johannes Chriſt. Cramer Pröve til en danſk Navigations eller Styrmands Bog. Söroe.* 8*vo.*

i) *Chriſt. Carl Lous, Et nyt Paſkort over Kattegattet. Söroe.*

k) *A*

k) *A Wakely's Mariner's, Compaſs rectified. Lond.* 8vo. 1781. *ibid.*

Dieſe Verbeſſerung des Kompaſſes iſt ſchon im vorigen Jahrhundert von *Wakely* bekannt gemacht.

l) *Sjömäns Dagelige Aſſiſtent, eller Anwisning uti de nödvändigaſte Stycken af Navigation Wetenſkapen med dertill nödige Figurer och Tabeller utgifven af Lars-And. Chierlin, Föreſtändare vid Stockholms Stads Navigations Schola. Med Kongl. Maj. Aller Nådigſte Privilegio förſedd, och till Trycket befordrad af bemälte Stads Sjömans-Hus Direction. Stockholm hos Ad. C. Holmerus.* 168 S. 23 Bogen Seetafeln. 4to.

Dieſes iſt die neueſte und beſte Anleitung zur Steuermannskunſt in ſchwediſcher Sprache. Der Verfaſſer hat bey ſeiner Arbeit die vorzüglichſten engliſchen Schriften in dieſem Fach benutzt.

m) *Kents Biographia Nautica or Memoirs of illuſtrious Seamen. 4 Vol. W. C.* 8vo.

n) *Rud. Gülich diſſ. de termino a quo præſcriptionis ex contractu aſſecurationis ſecundum ordinat. Hamb. Goettingen.* 4to.

1777.

a) *Vocabulaire des Termes de Marine Anglois & Francois en deux Parties orné de Planches avec une Explication des Figures qui y ſont contenues, & des definitions de quelques Termes de Marine, principalement ceux de Gréement. A. Paris de l'Impr. Royale* 4to. *Partie I.* 22 S. Vorrede 88 S. welche das Engl. Franz. Wörterbuch enthalten, 7 S. Erklärung der 4 Kupferpl. *Partie II.* 152 S. welche das Franz. Engl. Wörterbuch enthalten, wobey ſich 27 Kupferpl. befinden deren Erklärung von *p.* 153 bis 287. geht.

Dieſes iſt das vollſtändigſte Wörterbuch in beyden Sprachen. Der verdienſtvolle Verfaſſer Hr. *Lescallier* hat die Seetermini nicht allein aus den beſten Werken geſchöpft, ſondern auch dieſelben weit vollſtändiger geliefert als ſeine Vorgänger gethan hatten, wozu er auf ſeinen Reiſen auf verſchiedenen engliſchen Schiffen und durch beſondere Unterſtützung in England die beſte Gelegenheit gehabt hat. In Anſehung der engliſchen Kunſtwörter hat er inſonderheit Falconers Wörterbuch benutzt, doch iſt die Anzahl der Wörter und Redensarten in dem ſeinigen weit gröſſer, auch die Ueberſetzung ins franzöſiſche durchgehends richtiger.

Im Jahr 1784. wurde zu *London chez P. Emsly Libraire dans le Strand*, eine neue Ausgabe davon in 8vo. veranſtaltet.

b) *Nouvelles Expériences ſur la Reſiſtance des Fluides, Par M. M. d'Alembert, le Marquis de Condorcet, & l'Abbé Boſſut, Membres de l'Academie Royale des Sciences &c. M. l'Abbé Boſſut, Rapporteur. A. Paris chez Claude-Antoine Jombert, avec Appr. & Priv. du Roi.* 8vo. 232 S. 5 Kupferpl.

Dieſe ſo ſinnreichen Verſuche verbreiten über die Theorie von dem Widerſtand des Fluidums ungemein viel Licht und ſind zugleich ein Beweis, daſs die bekannten Theorien noch nicht anwendbar genug ſind.

Andere hieher gehörige Verſuche des *Chevalier Borda* ſtehen in der *Hiſt. de l'Acad. R. des Sciences Année* 1763. *Avec les mémoires de Mathematique & Phyſique pour la même Année tirés des Regiſtres de cette Acad. A Paris de l'Impr. Roy.* 1766. S. 358-377. unter dem Titel: *Experiences ſur la Reſiſtance des Fluides par M. le Chev. Borda*; und noch ähnliche in der *Hiſt. de l'Acad. &c. Année* 1767. *A Paris &c.* 1770. S. 495-503. In den *Memoires de l'Acad. Royale de la Marine à Breſt* 1773 ſteht ebenfalls eine Abhandlung, unter dem Titel: *Sur l'Etabliſſement d'une nouvelle Théorie de la reſiſtance des Fluides, par* M. *de* Marquerie.

c) *Dédale, c'eſt à dire Inventions nouvelles pour l'avantage de la navigation en général & principalement ſur Mer. Berlin chez G. A. Lange,* 4to 3 *Pl.*

Davon iſt eine vom Verfaſſer ſelbſt gemachte deutſche Ueberſetzung ohne ſein Wiſſen herausgekommen unter dem Titel:

Daedalus das iſt neue Erfindungen zum Vortheil der Schiffahrt überhaupt, hauptſächlich aber auf der See von Chriſtian Gottlieb Berger, der Arzeney-Wiſſenſchaft Doctor. Mit 3 *Kupfertafeln. Berlin bey G. A. Lange.* 1781. ½ B. Vorrede 63 S. 8vo.

Etliche Jahre ſpäter gab derſelbe Verfaſſer noch eine vollſtändigere Schrift heraus, worin er die erſte für unreife zu früh abgebrochene Frucht erklärt, der Titel davon heiſst.

Vor-

Vorſchläge zur Vervollkommnung der Schiffahrt. Den Seefahrenden Nationen gewidmet. Berlin 1787. *Bey S. F. Heſſe.* 3 B. Dedication und Vorrede. 293 S. 8vo. 3 Kupferpl.

Es iſt nicht zu verwundern, daſs ein Mann der nicht die allergeringſte theoretiſche und praktiſche Kenntniſs des Schiffbaues, der Geſtalt des Schiffs, und der Regierung und Beſteurung deſſelben, beſitzt. auf Abwege gerathen muſs, wenn er Projecte zur Verbeſſerung der Schiffskunſt macht. Die Vorſchläge des Hrn. Bergers ſind von der Art, daſs jeder der auch nur die geringſte Kenntniſs des Schiffbaues hat, ſie durchaus für unanwendbar erklären wird.

d) *Recueil pour ſervir à l'hiſtoire générale de la* Marine 2 *Vol.* 12mo *Paris.*

e) *Oracion academica en ocaſion de la inauguracion de la real Academica de los Cavalleros de Guardia* Marina *de Cartagena el* 3 *de Setembre* 1777. *Por el Doctor Jacintho Ceruti. Primero Profeſſor de Mathem. en eſta Acad.* Murcia 4to.

f) *R. Waddington complete Syſtem of Navigation. Lond.* 4to.

Von demſelben Verfaſſer iſt auch in dieſem Jahr herausgegeben. *Epitome of theoretical and practical Navigation.* 4to *ibid.*

g) *Chriſt. Carl Lous, Et nyt Paſkort over Drogden og begge Belterne.*

h) *Joh. Carl von der Becke, von der allgemeinen Brauchbarkeit mehrerer Theile der poſitiven Jurisprudenz nebſt Plan von Handlungs, Wechſel und Seerecht.* 8vo. *Göttingen.*

i) *Cartilla Maritima, que contiene los nombres de los Palos y vergas de un Navio: el uſo de las Jarcias, y Cabos de labor con el largo y grueſo que cada uno debe tener. La Obligacion del Official de Mar: las voces que emplean los Marineros en las faenas, y nombres de las partes y ligazones mas principales de un navio. Diſpueſta por Don Santiago Zuloaga Capitan de Fragata graduado de la Real Armada, y* Maeſtro de Maniobras *de la Real Academia de Cavallero s Guardias* Marinas, *Nueva edicion aumentada de lo que correſponde al detall de un Navio. Cadiz en la Imprenta de la Compañia de Cavalleros Guardias-*Marinas. 141 S. 12mo.

Dieſes Buch enthält eine Beſchreibung von dem Gebrauch der Rundhölzer und der ſämtlichen Schiffstakelaſche, auch befinden ſich dabey Tafeln von der verſchiedenen Länge und Dicke derſelben bey der ſpaniſchen Marine; eine Beſchreibung wie verſchiedene Schiffsarbeiten verrichtet werden und eine Erklärung vieler Kunſtwörter des Schiffbaues.

Dieſer *Zuloago* hat auch einen *Tratado inſtructivo y practico de Maniobras navales.* 2 bände, ungefähr 800 S. herausgegeben.

k) *La Marine des Anciens Peuples expliquée & conſidérée par rapport aux lumieres qu'on en peut tirer pour perfectionner la Marine moderne; Avec des Figures repréſentant les Vaiſſeaux de guerre de ces Peuples. Par M. Le Roy de l'Acad. R. des Inſcriptions & Belles Lettres, Profeſſeur & Hiſtoriographe de l'Acad. d'Achitecture, & de l'Inſtitut de Bologne. A Paris ches Nyon aîné & Stoupe. Avec Appr. & Priv. du Roi.* 35 S. Vorrede, 224 S. 6 Kupferpl.

Der Verfaſſer hat in der That etwas Licht über die Schiffskunſt der alten Völker verbreitet, inſofern ſich ſolches bey den zweydeutigen und unbeſtimmten Nachrichten, die uns davon übrig geblieben ſind, thun läſst.

Das folgende Werk iſt eine Fortſetzung des erſten, und es verdient inſonderheit deswegen geleſen zu werden, weil der Verfaſſer darin die Takelaſche der Schiffe der Alten mit der jetzigen vergleicht, und durch angeſtellte Verſuche, verſchiedene Verbeſſerungen daraus herzuleiten ſucht. Es führt den Titel:

Les Navires des Anciens conſidérés par rapport à leurs voiles, & à l'uſage qu'on en pourroit faire dans notre Marine ouvrage ſervant de ſuite à celui qui a pour titre, la Marine des anciens Peuples. Par M. Le Roy, de l'Acad. Royale &c. A Paris chez Nyon aîne. 1783. 8vo. 43 S. Dedication und Vorrede &c. 240 S. 3 Kupferpl.

Derſelbe Verfaſſer hat noch eine andere Schrift über die langen Schiffe der Alten bekannt gemacht, unter dem Titel:

Nouvelles recherches ſur le Vaiſſeau long des Anciens &c. par M. Le Roy. Paris 1768.

Auſſer

Auſſer den Schriften über die Schiffe und Schiffskunſt der Alten die ich ſchon angezeigt habe, findet man noch eine Abhandlung in der neuen Kriegsbibliothek. S. 319. u. f. auch hat *Chr. Scheibeler* ungefähr im J. 1654 eine Abhandlung über dieſen Gegenſtand herausgegeben, unter dem Titel: *De varietate naviuin.*

1) *Verbetering tot het boegſeeren, ten dienſte van de Navigation, door J. G. Walteling. Anſt. by J. Weſsing Willemſt.* 40 S. 8vo.

1778.

a) *Tarif général du Toiſé des Bois & de la marque avec une Inſtruction ſur le bordage & des obſervation pour ſervir en quel tems & en quelle ſaiſon il faut abbatre le bois &c. A Paris chez J. Baſtien.* 388 S. 8vo.

b) *Deſcription de l'Art de la mâture, par M. Romme, Profeſſeur &c. Fol. maj.* 82 S. m. K.

Dieſes Werk iſt mit demjenigen des Hrn. *Forſait* das beſte, welches über den praktiſchen Theil der Kunſt des Maſtenmacher geſchrieben worden.

c) *The Seaman's Manual containing all the Technical Words and Phraſes uſed at Sea and belonging to a Ship; Including all thoſe introduced in later Years, and not to be met with in any work of the Kind; Alphabetically arranged, together with Inſtructions to young Men entering on a Seafaring Life; with the Duty of a Midshipman; By a Lieutenant in His Majeſty's Navy. Lond. Printed for the Truſlers at the Literary-Preſs. No.* 14. 108 S, 12mo.

Der Verfaſſer iſt *Robert Willson.* Das Buch enthält die Kunſtwörter, welche in *Falconers* und *Blankleys* Wörterbüchern ſtehn, wobey nur blos die Erklärungen abgekürzt ſind. Als Seemann von Profeſſion würde der Verfaſſer dem Publikum einen weit gröſſern Dienſt erzeigt haben, wenn er die Zahl der Kunſtwörter der Marine zu ergänzen geſucht hätte; allein es fehlen ſogar etliche der bekannteſten, weil er nicht einmal *Eſcalliers* Buch benutzt hat.

d) *Copy of the Inſtruction to Captains of Privateers &c. extracted from the Regiſtry of his Maj. high Court of Admiralty of England, english and german. Kopenh.* 4to.

e) *Kochs Europäiſches Land- und See-Kriegs-Recht.* 8vo.

f) *Lettre d'un Officier ſur la Marine du Roi.* 8vo. *Breſt.*

g) *Richard Pickersgill Track of his Majeſty's armed Brig Leon from England to Davis's Streights and Labradore with Obſervations for determining the Longitude by Sun and Moon; also the variation of the compaſs and dip of the Needle as obſerved during this ſaid voyage in* 1766.

Dieſe Abhandlung befindet ſich in den *Phil. Tranſact.* 1778. *p.* 1057.

h) *Sam. Dunn's Theory and Practice of the Long. at Sea.* 8vo. m. K.

Derſelbe Verfaſſer hat auch ein *Epitome of Practical Navigation.* 8vo. herausgegeben.

i) *Fr. V. Anord. for Lots Selskabet i Helſingöer.*

k) *Nödige Reglemente för Skjepsmätare. Stockh.*

l) *Pilote Americain ſeptentrional, trad. de l'anglois, par M. le Rouge. Paris. 2 Vol.* Atlasformat.

m) *Anleitung zur Steuermannskunſt, den Weg auf der See zu finden und zu berichtigen, entworfen von Lampert Hinrich Röhl, Profeſſor der Mathematik und Aſtronomie auf der Acad. Greifswald, Mitglied der Königl. Acad. der Wiſſenſchaften zu Stockholm. Greifswald bey A. F. Röſe.* 392 S. 210 S. mit Tafeln und Erklärungen. 8 Kupferplat.

Ein ſehr wohlgerathenes Buch, welches den deutſchen Steuerleuten zur Erlernung ihrer Kunſt ungemein zu empfehlen iſt. Es handelt, auſſer den gewöhnlichen Vorkenntniſſen, auch inſonderheit von der Methode, die Latitudo zu finden, wozu eigentlich die Tafeln dienen. Zu wünſchen wäre es geweſen, daſs in einem folgenden Bande auch Anleitungen wären gegeben worden, die Länge zu finden; allein dieſer

zweyte Band ist meines Wissens nicht herausgegeben.

n) *Voyage fait par Ordre du Roi en 1771 & 72 en diverses parties de l'Europe de l'Afrique & de l'Amerique pour verifier l'Utilité de plusieurs methodes & Instrumens servant à determiner la Latitude & la Longitude par M. de Verdun de la Crenne, de Borda & Pingré. Paris. 2 Vol.*

o) *Arnolds Merchant's and Seaman's Guardian in the British Channel. Lond.*

Dieses Buch handelt insonderheit von der Lage der Küsten und Vorgebürge im Canal, deren Weiten von einander &c.

p) *Letter from a french Naval Officer to Admiral Keppel. Brest.* 8vo. Französisch und Englisch, wobey sich eine Karte von der Stellung der franz. und englischen Flotte befindet.

1779.

a) *Sur le moyens de rendre plus durables les bois qu'on employe pour la construction des navires extrait des memoires pour concourir au prix de 1779 par M. Pallas, Act. Acad. Imper. Scient. Petrop. pro Anno 1779. Pars I.*

b) *Declaration du Roi concernant les Assurances, donné à Versailles le 17. Août 1779.* gr. 4to. *Paris. l'Imprimerie Royale.*

c) *G. H. de Post. Diss. circa rem nauticam. Goetting.* 4to.

d) *Generaal en Particulier Seinboekje voor alle Zee-Officieren op's Lands Vloten. Amst.* 4to. *W. Immink.*

e) *Abrégé de l'Art des Armées navales, ou Eléments de la Tactique Navale, avec un Traité des Evolutions & des Signaux par un Capitaine des Vaisseaux au Service de France. av fig. Lyon.* 4to. Auch *Amst.* 4to.

f) *Reflections sur les principales methodes de corriger les distances apparentes de la lune à une étoile relativement aux effets de la réfraction & de la parallaxe.*

Diese vortrefliche und ungemein leichte Methode ist zur Berechnung der Longitudo eine der bequemsten. Sie ist vom Hrn. *Fuss*, und befindet sich in den Abhandlungen der Kaiserl. Academie zu Petersburg fürs Jahr 1779, in der 4ten astronomischen Abhandlung.

g) *Le Guide du Navigateur, ou Traité de la Pratique des Observations & des Calculs necessaires aux Navigateurs par M. Levéque.* 8vo. *à Nantes & à Paris.*

Dieses Buch ist wegen der ungemeinen Deutlichkeit der Schreibart, Anfängern, welche die Navigation erlernen wollen, sehr zu empfehlen.

h) *De Grondbeginselen der Stuurmanskunst, door Pibo Steenstra. Amst.* 8vo. *2de Druk.*

Eine sehr gut geschriebene Anleitung zur Steuermannskunst. Derselbe Verfasser hat auch eine Abhandlung drucken lassen, unter dem Titel: *Noodig berigt wegens der Verdieping van het T. Amst.*

i) *Car. Fr. de Fontenay, Signalbog for den danske Flode. Khvn. fol.*

k) *Sæmund Magnussen Holm, Efterretning om Skye Pumpen. Khvn.* 8vo.

l) *Memorias historicas sobre la Marina, Comercio y Artes de Barcelona por la Real junta de Comercio. 2 Vol.* 4to.

1780.

a) *H. Spille, Verhandeling van Zwemrokken of Berigt van een Middel om Shipbreuk lydende voor Verdrinken te behoeden. Amst. H. Keyzer.* 8vo.

b) *Hoog-Bootsmans Konst of der Matroosen Studie, t'Saamgestelt door Teunis Sybrants in zyn leven Commandeur van't Ed. Mog. Collegie ter Admiraliteyt van Amst. door zyn dertigjarigen Dienst zo bevonden.* Die erste Ausgabe kam 1776. *Amst. by G. Bom.* 92 S. heraus.

In diesem Buch wird die sämtliche Takelasche von 10 Schiffen, von verschiedenem Charter beschrieben, und die Dimensionen aller zur Takelasche gehörigen Sachen, als Masten, Stengen, Raaen, Blöcke, Anker, Segel, an gegeben.

c) *Mé-*

c) *Memoires touchant le Code primitif & conventionel des Nations en fait de Commerce & de Marine &c.* 8vo.

d) *Journal de Marine ou bibliotheque raisonnée de la Science du Navigateur, par M. Blondeau.*

Es ist dieses Journal eigentlich nicht zu Stande gekommen, und es sind nur etliche Stücke davon gedruckt.

e) *Dell'Arte Nautica. Opera estratta dai più illustri Autori Moderni. In Livorno. Per Gio Vincenzo Falorni. Con Approvazione.* 157 S. 8vo. 6 Kupfert.

Das Buch enthält die ersten Anfangsgründe der Steuermannskunst und der damit verbundenen astronomischen Wissenschaft. Es ist zugleich ein Beweis, dass die Italiener noch weit in diesem Fache zurück sind.

f) *An Essay on the Duty and Qualifications of a Sea-Officer. Written Originally Anno* 1760, *for the Use of Two young Officers, by the Rev. James Ramsey, Chaplain in his Majesty's Navy. Lond.*

g) *Hervey's Universal Naval History of Great Britain including the Lives of the Admirals, Commandors and Navigators of the British Empire, from the earliest Times till.* 1779. 5 *Vol. w. C.* 8vo. *Lond.*

h) *La Liberté de la Navigation & du Commerce des Nations Neutres. Lond. & Amst.*

i) *Précis Historique de la Marine Royale de France depuis l'origine de la Monarchie jusqu'au Roi regnant par Poncet de la Grave.* 2 *Vol.* 12mo. *Paris.*

k) *Observations and remarks respecting the more effectual means of Preservation of wounded Seamen and Mariners on boards of ships in time of Action.* 8vo. *Lond.*

l) *De Nieuwe Zeemans Assistent.*

Dieses Buch ist mir weiter nicht bekannt, als dass ich es in der 1789 gedruckten *Verhandeling over het bepaalen der Lengte p.* 74. angeführt gefunden habe.

m) *Ordres en korte Instruction, betreffende den Krygsdienst ter Zee, door J. H. van Kinsbergen, in't Licht gegeven door S. Geerts, Commandeur ter Zee, enz. Te Amsterdam by J. Morterre.* 150 S. 8vo.

n) *Uitgewerkt examen der Stuurlieden, en verscheiden wyzen, om de Breedte en Lengte op Zee te verbeteren. Middelburg. by P. Gillissen en Zoon.* 106 S. 8vo.

Dieses Examen enthält eigentlich einen Auszug aus *Steenstra Grondbeginselen der Stuurmans-Kunst*, welches 1771 zu Amst. gedruckt worden.

1781.

a) *Arthur's The Army and Navy Gentleman's Companion, or a new and complete Treatise of the Theory and practice of Fencing. w. C.* 4to. *Lond.*

b) *Joh. Dan. Heinr. Musäus, Abhandlung von den vornehmsten europäischen Seerechten, und nach was für Seegesetzen in vorkommenden Fällen zu erkennen sey?* (Befindet sich in der ersten Sammlung der juristischen Beyträge. Altona und Hamb. 1771.)

c) *Naval Architecture or the Rudiments and Rules of Ship-building Exemplified in a Series of Draughts and Planes with Observations. Tending to the further improvement of that important Art. Dedicated by Permission to His Majesty by Marmaduke Stallkart. London printed for the Auther and Sold by J. Boydell, J. Dodsley & J. Sewell.* 4 Bogen Dedication und Vorrede. 231 S. Folio. 13 Kuperpl., welche Zeichnungen von Schiffsbauriss enthalten.

Dieses Werk ist mit vieler Pracht gedruckt, auch sind die Kupferplatten mit vieler Vollkommenheit gestochen. Es ist aber blos praktisch, und handelt nur von dem Bau der Kriegsschiffe. In dem Betracht ist es aber nebst *Chapmans Architectura navalis* das vollkommenste.

d) In den *Actis Acad. Scient. Imper. Petropol. pro Anno* 1781. *P. prior. S.* 105. *No.* 12. befindet sich eine Abhandlung über eine neue Einrichtung des Gangspills.

e) *L'Art de la Voilure par M. Romme, Prof. Royal.* 64 S. Folio mit Kupferpl.

Das vollſtändigſte Werk, welches über die Kunſt des Segelmachers geſchrieben worden, und mit dem 1791 angeführten das einzigſte in ſeiner Art.

f) *Chriſt. Carl Lous, Skatkammer eller Styrmands-Kunſt. Khvn.* 8.

Die neueſte ſtark verbeſſerte und vermehrte Ausgabe hat den Titel:

Styrmands-Kunſt eller ſaa kaldet Skatkammer indeholdende en tydelig og med mange Exempler oplyſt Underviisning om, hvad en Styrmand nödvendigſt bör farſtaae, til Brug og övelse for de Lærende indrettet. Khvn. 1787. *trykt paa Forfatterens Bekoſtning hos Chr. Frid. Holm.* 478 S. 19 Bog. mit Tafeln. 6 Kupf.

Der gelehrte Hr. Verfaſſer trägt in dieſem Buche die ſämmtlichen Lehren der Steuermanns-Kunſt auf eine ſehr deutliche und für Seeleute faſsliche Weiſe vor, indem er alles durch Exempel erläutert.

Von einem andern Buche, worin *Lous* die ganze Theorie der Steuermannskunſt abzuhandeln gedachte, iſt meines Wiſſens nur der erſte Theil herausgekommen. Derſelbe enthält die nothwendigen aſtronomiſchen Vorkenntniſſe, die Methoden den Weg des Schiffs und die Latitudo zu berechnen; von der Longitudo wird in dieſem erſten Theil aber noch nichts erwähnt. Der Titel davon iſt:

Theorien af Styrmands-Konſten forklaret og til praktiske Regler anvendt, ſamt med paſſende Exempler oplyſt, og tillige forſynet med rigtig udregnede og til Brug bequeme Tabeller, ved C. C. Lous, Profeſſor Navigations-Direkteur og Medlem af Videnskabernes Sælskab i Kiöbenhavn. Förſte Deel. Khvn. 1782. *Trykt paa Gyldendals Forlag.* 438 S. 8vo. 9 Kupfertafeln.

Dieſe beyden Bücher ſind die vollſtändigſten und beſten, welche in däniſcher Sprache über die Navigation geſchrieben worden. Das erſte iſt inſonderheit dem praktiſchen Steuermann ungemein nützlich, und das andere iſt zum Unterricht auf Schulen und Academien zu empfehlen.

Im Jahr 1783 gab dieſer Verfaſſer, der ſich in Dännemark ſo ſehr um die Schiffskunſt verdient gemacht, auch einen Schiffer-Kalender heraus, der noch bis jetzt jährlich fortgeſetzt wird, unter dem Titel:

C. C. Lous, Styrmauds Haandbog eller en ſaa Kaldet Marin Calender. Khvn. 4to.

g) *Gerard Ten Haaff, Verhandeling over de voornaamſte Kwetſuren, die den Scheepsheelmeeſteren op's Lands Scheepen van Oorlog kunnen voorkomen. Rotterdam. R. Arrenberg.* 8vo.

h) *Thomas Henry, Account of a method of preſerving water at ſea from putrefaction. Lond.* 8vo.

i) *Le Pilote inſtruit ou nouvelles leçons de Navigation à l'usage des Navigateurs, avec des tables calculées au meridien de Paris.*

k) *Cours de mathematique à l'usage des Gardes du Pavillon & de la Marine. Par M. de Bezout, de l'Acad. Royale des Sc., & de celle de la Marine &c. Paris de l'Imprimerie de Ph. D. Pierres. Avec. Appr. & Priv. du Roy.* 6 *Vol.* 8.

Dieſes iſt eines der vortreflichſten Lehrbücher, das ſich über alle Theile der mathematiſchen Wiſſenſchaften erſtreckt. Es iſt ſchon in den Jahren 1764 und 1767 gedruckt worden. Von der Ausgabe, welche vor mir liegt, iſt der 1ſte, 3te und letzte Theil vom Jahr 1781, der 2te von 1782, und der 4te, welcher aus 2 Bänden beſteht, vom Jahr 1784.

Der erſte Theil hat 256 S. und 11 B. Tafeln, und enthält die Arithmetik. Der 2te 357 S. Geometrie und Trigonometrie, ſowol geradelinigte als ſphäriſche. Der 3te 488 S. Algebra und Anwendung derſelben auf die Geometrie. Des 4ten 1ſter Band 432 S. und 2ter Band 479. S. Mechanik. Der letzte Theil beſteht aus 319 S. und handelt allein von der Navigation.

Dasjenige, welches für den Anfänger beſtimmt iſt, hat der Verfaſſer mit groſſen Buchſtaben drucken laſſen; was aber nur hauptſächlich dem ſchon in der höhern Mathematik Geübten nützlich ſeyn kann, zeichnet ſich durch kleinern Druck aus. Sowohl der ungemein deutliche Vortrag, als auch die vielen neuen Rechnungsmethoden bey der Integralrechnung und Mechanik, welche inſonderheit auf die Schiffskunſt angewandt wird, machen dieſes Werk für beyde unentbehrlich.

l) *Schiffahrt Verordnung Joſeph II. Römiſchen Kaiſers.*

m) *Russisch-Kaiserliche Ordnung der Handels-Schiffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren. Auf Allerhöchsten Befehl aus dem Russischen übersetzt, von C. G. Arndt. St. Petersburg, gedruckt bey Weitbrecht und Schnoor* 1781-82. *III. Theile.*

Dieses Seerecht wurde 1781 den 25. Jun. unter der Regierung Catharina II. zu Petersburg publicirt, und ist in allen Sprachen übersetzt. Es macht denjenigen, die es entworfen haben, Ehre, und ist zugleich ein Beweis von der Sorgfalt der russischen Monarchin für ihre Staaten.

n) *John Weskett's, Complete Digest of the Theory Laws and Practice of Insurance. fol. Lond.*

Dieses für Assecuranz-Geschäfte, so wichtige und nützliche Werk ist vom Hrn. *J. A. Engelbrecht* ins Deutsche übersetzt, unter dem Titel:

Johann Weskett, Kaufmanns und Assecuradeurs in London, Theorie und Praxis der Assecuranzen, aus dem Englischen übersetzt und mit Anmerkungen und Zusätzen vermehrt, von Johann Andreas Engelbrecht. Lübeck 1782. *bey Christian Gottfried Donatius.* 1. Band 356 S. 2ter Band 1782. ibid. 278 S. 3ter Band 1787. ibid. 1te Abtheilung 98 S. und 2te Abtheilung 1791. ibid. 195 S.

Der drite Band enthält eine systematische Abhandlung über die Assekuranzen, von dem gelehrten Herrn Uebersetzer selbst, welche aber mit diesem Bande noch nicht geendiget ist.

o) *Elemens de la Science du Navigateur par l'Abbé Gara de Salagoïti. 2 Vol. 8. avec f. Paris.*

p) *Exercitie met het Geschut op het Onder en Boven-dek, als mede met het Handgeweer, door den Ridder van Kinsbergen. Uitgegeeven door den Lieutenant C. A. Verhuell. Amst. by J. Allart.* 43 S. 8vo.

q) *J. F. Martinet, Zeemans Handboek. Amst. J. Allart.* 8vo.

Der Verfasser ist Prediger zu Zutphen, sein Buch enthält moralische Vorschriften für Seeleute.

1782.

a) *Zeemans Hand-Boek, Behelzende een omstandig Berigt van verscheidene Zaaken die een Jong See-Officier noodwendig dient te weeten. Benevens eene beknopte Beschryving van de Takelagie der Oorlogschepen van onderscheidene Charters, Bevoorens opgesteld door den wel. Ed. Gest. Heere M. Lambrechts, Kapitein ter Zee. Nu grootelyks vermeerderd en verbeterd, Door den Hoog Ed. Gest. Heere J. H. van Kinsbergen, Ridder van St. George &c. Eerste Deel. Tweede verbeterde Druk. Te Amsterdam by Gerard Hulst van Keulen.* 8vo. 160 S. 4 Kupf.

Enthält eine kurze Beschreibung eines Kriegsschiffs und der Takelasche desselben; Unterricht mit dem schweren Geschütz und Handgewehr zu exerciren, und etliche Artikelsbriefe und Instructionen, den See-Krieg betreffend.

Eerste Deel, Tweede Stuk, van het Zeemans-Handboek, behelzende eenige Plans, 1) *over het Oprigten van een Vast Zee-Corps uit bevaaren Matroozen.* 2) *Over de Verdeeling van de Buitgelden. Enz. Door J. H. van Kinsbergen. Amst. ibid.* 1783. 42 S.

Eerste Deel, Derde Stuk, van het Zeemans-Handboek, Zynde eene Memorie over de Meddelen ter Uitvoering van het Advyis den 28ste Maart 1783 *uitgebragt, om een vaste Post op den Staat van Oorlog te brengen, tot eene Jaarlykssche Equipagie. Door J. H. v. Kinsbergen. ibid.* 1783. 35 S. Hiebey befindet sich noch ein *Plan voor Generaale Instructie voor de Heeren Capiteinen Commandeerende 's Lands Scheepen van Oorloge.* 16 S. *Amst. 24. May* 1789.

Eerste Deel, Vierde Stuk, van het Zeemans Handboek of Zaakelyk en Grondig Onderwys om met een Schip van Oorlog te Manoeuvreeren, voor de Heeren Adelborsten op's Lands Schip den Admiral Generaal onder Commando van den Hoog. Edelgest. Heer

Schout

Schout By-Nacht, J. H. van Kinsbergen. Uitgegeeven door Gerhard Aalbers, Lieutenant ter Zee &c. ibid. 72 S.

Es befinden ſich auch bey dem erſten 6 Rapport-Tafeln von verſchiedenem Inhalt.

Tweede Deel. Eerſte Stuk. ibid. 1782. 259 S.
Tweede Deel. Tweede Stuk. ibid. 1782. 60 S.
Tweede Deel. Derde Stuk. ibid. 1782. 97 S.

In den beyden erſten Stücken befinden ſich nur Tafeln von der Länge und Dicke der Takelaſche der Kriegsſchiffe von verſchiedenem Charter. Das 3te Stück enthält Liſten von den Hauptdimenſionen vieler engliſcher Kriegsſchiffe und von der Länge und Dicke der Rundhölzer derſelben. Es befindet ſich auch dabey eine Beſchreibung, nebſt 2 dazu gehörigen Kupfertafeln, wie man Schiffe vermittelſt eines Bocks bemaſtet.

Tweede Deel. Vierde Stuck. Zynde eene naauwkeurige Beſchryving van de Loglyn, door Adrian Laernoes. ibid. 1783. 63 S.

Tweede Deel. Vyfde Stuk. Handelende over de practicale Scheeps-Artillerie tot Onderrichting der Krygskunde ter Zee &c. door Abraham Heymmerdinger. ibid. 1782. 2 Kupferpl. 6 Tafeln.

Tweede Deel. Zesde Stuk, of Tractaat van Vuurwerken, beproevd door J. H. van Kinsbergen. ibid. 1790. 72 S.

Tweede Deel. Zeevende Stuk, ofte Plan voor een Generale Ammunitie-Lyſt, beneeven een Afbeelding van de Voorſte en Agterſte Kruitkamer &c. door J. H. van Kinsbergen. ibid. 1790. 16 S. 1 Kupferpl.

b) *De Allgemeene Scheepsdienſt, zo wel op een Fregat, als op een Schip van Linie door J. H. van Kinsbergen Ridder en Kapitein ter Zee, Uitgeeven door C. A. Verhuell Lieutenant by het Edelmogend Collegie ter Admiraliteit van Amſterdam. Te Amſterdam by Johannes Allart.* 8vo. 326 S. 1 Kupfertafel.

Die erſte Ausgabe dieſes Buchs iſt vom J. 1780. Auſſer den verſchieden Artikelsbriefen und Inſtructionen für die geſammte Mannſchaft auf einem Kriegesſchiffe, enthält es auch eine Beſchreibung der Takelaſche einer Fregatte.

c) *Eſſai ſur la Marine, ou l'on propoſe une nouvelle conſtitution; Par M. le Chevalier de *** ancien Officier de la Marine. A Amſterdam.* 257 S. 12mo.

d) *A General niew of the Dimenſions of the moſt approved Ship of each claſs in the Britiſh Navy, with the exact Dimenſions of her Maſts, Yards, Rigging, Blocks, Guns, Gun-Carriages, and Cables, according to the Eſtablishment in* 1778. *Lond. pr. for Steel.*
Eine auf 4 groſſen Bogen gedruckte Tafel.

e) *Traité de la meſure des bois contenant le Tarif de la réduction des bois équarris en pieds & cubes, celui des bois ronds en pieds cubes à celui du ſciage, des bois en pieds quarrés par* M. *Segondat. Toulon.*
Den Inhalt vom Holze zu finden ſind, auſſer dieſen auch noch folgende Tafeln zu empfehlen.

Tabellen zur Berechnung des Maſſes vom Holze dem Cubic nach und Quadratfuſſe nebſt einer Tafel von den Verhältniſſen der Stücke, die zum Schiffbau erfordert werden, nebſt dem Abriſſe dieſer Stücke. Hamburg, bey Virchaux. 8vo.

Tarif nouveau des bois quarrés; on trouve les Solives pieds pouces & lignes à chaque Colonne ſans avoir beſoin d'aucun calcul que deux lignes d'Addition quand le tout ne ſe trouve pas ſur une; on y a joint un tarif pour la vente ſelon le toiſé & non ſelon Baréme; à chaque colonne à tel prix que ce ſoit les comptes ſont faits, & encore un Tarif de la meſure des cercles à chaque ligne; on y trouve le reſultat de la circonférence & du total. Paris ches l'Auteur, 74 S. 12mo.

Mr. Hoppus's Meaſurer Greatly Enlarged and Improvd. The Twelfth Edition. London pr. for J. and F. Rivington. 76 S. Erklärung. 204 S. 8vo. *oblong.*

f) *A Seaman's Remarks on the Britiſh Ships of the Line, from the* 1 *of January* 1756 *to the* 1 *of January* 1782. *With ſome occaſional Obſer-*

Obſervations on the Fleet of the Houſe of Bourbon. 8vo. *Dodsley.*

g) *Conditions de la Compagnie d'Aſſurance de la Flandre Autrichienne, établie dans la ville d'Oſtende, par Octroy excluſif de Sa Maj. l'Empereur & Roi* 8vo. 1782. 1 *Juil. Bruges.*

h) *Methode de lever les Plans & les Cartes de terre & de mer contenant la pratique de la Géometrie, tant ſur le papier, que ſur le terrein &c. par Ozanam conſiderablement augmenté par Audierne. av. fig.* 12mo *Paris.*

i) *Herrn von Stecks Verſuch über Handels- und Schiffahrts-Verträge. Halle.* 8vo.

k) *Extract du Journal d'un Officier de* Marine *de l'Escadre de M. d'Eſtaing.* 8vo.

l) *Eſſai ſur un Code maritime général Européen, pour la Conſervation de la Liberté de la Navigation & du Commerce des Nations neutres en tems de Guerre.* 8vo. *Leipz.*

Daſſelbe Buch iſt auch ins Deutſche überſetzt unter dem Titel:

Verſuch über ein allgemeines europäiſches Seerecht zur Erhaltung des Seehandels neutraler Völker in Kriegszeiten. Leipz. 8vo.

m) *J. C. A. Theden Genees en Heelkundig onderwys voor Land en Zee Chirurgyns. Amſt. J. B. Elwe.* 8vo.

n) *Aſſecuranz und Haverie Ordnung der Stadt Amſterdam. Bremen.* 8vo.

o) *Matthias de Bille Rapport til Admiralitets Collegium indeholdende en Journal fört paa den under hans Commando gaaende Orlogs-Fregat Bornholm, fra den* 15 *Dec.* 1781. *til* 20 *Jan.* 1782. Dieſer Bericht ſteht in dem *Danſke Muſeum ſor Februarii Maaned* 1782. *Khvn.* 8vo.

p) *Janus Chriſt. Lowum Nödvendige Obſervatione for Skippere i nærværende udenlandſke Krigs-Conjuncturer. Khvn.*

q) *Sinclair, on Naval Strength of the British Empire.*

1783.

a) *Artikel der Lübecker* 1*ten und* 2*ten Aſſecuranz-Compagnie für See-Riſico- und Türkengefahr, von* 200 *Actien à* 2000 *Mk. Lübeck.* 8vo.

b) *Etat de la Marine Année* 1783. 8vo. *Paris.*

c) *Pharmacopœa navalis roſſica. Petrop.* 8vo.

d) *Vincenzio Formaleoni Saggio ſulla Nautica Antica de' Veneziani con una illuſtrazione d'alcune carte idrografiche antiche della Biblioteca di S.* Marco, *che dimoſtrano l'iſole Antille prima della ſcoperta di Chriſtophoro Colombo. Venezia preſſo l'Autore* 60 und 64 S. 8vo. 3 Kupfertafeln.

Auf der Karte des Andrea Bianco vom Jahr 1436 die ſich auf der *St. Marcus* Bibliothek zu Venedig befindet, ſind ſchon die Antillen und andere um America liegende Inſeln gezeichnet. Die bey der Karte befindlichen Regeln den Weg des Schiffs zu berechnen ſind ſehr unverſtändlich geſchrieben, ſo wie auch die Erklärung des *Formaleoni* ſelbſt.

e) *Encyclopédie Methodique-Marine dediée & préſentée à Monſeigneur le Marechal de Caſtries, Miniſtre & Secr. d'Etat au Departement de la Marine. A Paris chez Panckouke à Liège chez Plomteux. Avec Appr. & Priv. du Roi 4to.*

Tom. I. 1783. 16 S. Vorrede und Einleitung. 712 S.

Tom. II. 1786. 783 S.

Tom. III. 1786. 897 S.

Die Zahl der ſämtlichen dazu gehörigen Kupferplatten iſt 172.

Dieſe neue Ausgabe der Encyclopädie enthält die vollſtändigſte Samlung der franzöſiſchen Kunſtwörter des Seeweſens in Alphabetiſcher Ordnung. Gröſstentheils ſind es Auszüge aus *Bourdé Manuel des Marins, Aubin Dict. de Marine, Daſsié* und *du Hamel de Moncrau Architecture navale*, die aber von den einſichtsvollen Verfaſſern dieſes Werks in manchem Betracht vermehrt und verbeſſert worden ſind. Doch findet man aber auch viele Original-Aufſätze in demſelben.

f) *Gründliche Anweiſung zur praktiſchen Seefahrt-Kunde nach mathematiſchen Grundſätzen*

ſätzen und den beſten engliſchen und holländiſchen Schriftſtellern aufgeſetzt. Stettin J. S. Kaffke. 160 S. 4to. 5 Kupfert.

Eine ganz unbedeutende Schrift welche nichts als die erſten Anfangsgründe der Steuermannskunſt enthält.

g) *Betteſworth's Seamans ſure Guide. Lond.* 12mo.

1784.

a) *J. H. van Kinsbergen nieuwe Grondbeginſelen van de Zeetactica. Amſt. Gerard Hulſt van Keulen.* 4to.

Die Hochdeutſche Ueberſetzung davon hat den Titel:

Anfangsgründe der Seetactick durch den Ritter J. H. von Kinsbergen. Amſterdam 1785. *Bey Gerard Hulſt von Keulen.* 3 B. Vorrede und Dedication, 68 S. 23 Kupfertafeln.

Da das berühmte Werk des *Vice-Admirals* Grafen von Byland, über die Seetaktik ſchon äuſſerſt ſelten geworden, und überdem wenige in der Lage ſind ſich ſolches wegen des hohen Preiſes anzuſchaffen, ſo hat der Hr. Verfaſſer die vornehmſten Manoeuvres die mit einer Flotte oder mit einem Geſchwader gemacht werden können, in einen kurzen aber doch zuſammenhängenden Begrif gebracht und erläutert. Nachher iſt noch ein Anhang und eine Tafel von dem Inhalt des ganzen Werks dazu herausgekommen, der Titel davon iſt:

Anhang zum Anfangsgründen der See-Taktik durch den Ritter J. H. von Kinsbergen. Amſt. 4to 1790. ibid. 22 S. 1 B. 5 Kupfert.

Daſs der Ueberſetzer ein Holländer geweſen, und die Deutſche Sprache nicht gehörig verſtanden, ſieht man faſt auf jeder Seite.

b) *An Addreſs to the Right Hon. the Lords Commiſſioners of the Admiralty upon the degenerated diſsatisfied State of the Britiſh Navy; with ways and means to put the Navy upon a formidable and reſpectable Footing, both as to Ships and Men. Alſo a Propoſition to eſtablish a new Mode of Marines in Time of Peace: and a Recommendation to eſtablish a General Naval Regiſter office. To which is added, a Propoſition for Eſtablishing Commiſſaries on board the King's Ships; and various other Strictures upon the Naval Service in General. By a Sailor, Second Edition. Lond.* 98 S.

Am mehrſten beklagt ſich der Verfaſſer über die Materien womit Schiffe kalfatet werden. Vermuthlich iſt ſeine Klage aus der Urſache veranlaſst worden, weil ſeine Verbeſſerungen die er vorgeſchlagen nicht angenommen worden ſind.

c) *John Travis. The uſe of copper veſſels in the Navy is one principal cauſe of the ſea-ſcurvey.* Dieſe Abhandlung ſteht in den *Medical obſervations. Lond.* 1762 bis 1784. 6 Bände. *Vol.* 2. *p.* 1.

d) *P. D. Franceſco Maria Franceſchinis. Della Tenſione delle Fune aggiuntevi due lettere del Conte Giordano Riccati.* 8vo. 43 S. 2 Kupfertafeln.

e) *Principles of Naval Architecture with Propoſals for improving the form of ſhips. To which are added some Obſervations on the Structure of Carriages for the purpoſes of inland commerce, agriculture &c. By Thomas Gordon Esq. Lond. ſold by T. Evans.* 207 S. 5 Kupfertafeln.

Man findet in dieſem Werke viele gute hiſtoriſche Nachrichten von der Stärke und dem Zuſtand der ältern Kriegsflotten. Die Verbeſſerungen die der Verfaſſer in Anſehung des Schiffbaues vorſchlägt. ſind freylich nicht alle anwendbar; demungeachtet können ſie manchem zu Erfindungen in dieſem Fach Anlaſs geben.

f) *Afhandeling om Skibes Kiölbrækkeligked, ſom viſer Aarſagen dertil og Midlerne derimod, ſaa vidt ſom diſſe ere muelige at anbringe udi gode ſeylbare Krigsſkibe, af hvis Skabninger man kan beregne, hvorvidt at et Skib er underkaſt at Kiölbrydes meere end et andet. Tilkiendt det konglige Videnſkabernes Selskabs Præmie i Aaret* 1776. *Forfattet af Ernſt Wilhelm Stibolt, General-Adjutant og Capitaine i Söe-Etaten &c. Khvn. Trykt hos A, F. Stein.* 50 Seit. 4to. 4 Kupfert.

Der Verfaſſer zeigt, daſs die Urſache der Kielgebrechlichkeit oder das Aufſtechen eines Katzenrückens hauptſächlich darin zu ſuchen iſt,

iſt, daſs das Vor- und Hintertheil der Schiffe zu ſehr belaſtet werde. Seine Vorſchläge, dieſem Uebel abzuhelfen, ſind gut und anwendbar.

g) *Reglamento de Maderas neceſarias para la Fabrica de los Baxeles del Rey, y demas Atenciones de ſus Arſenales y Departamentos formado por D. Joſeph Romero Fernandez de Landa, de la Orden de Santiago, Brigadier de la Real Armada, e' Ingeniero Director de ella. Aprobado Por Su Mageſtad.* Madrid *Por Don Joachin Ibarra Impreſor de Cámara de S. M.* 100 Blätter nnd 78 Kupferpl.

Ein ſehr ſplendid gedrucktes Werk. Die Figuren ſtellen die ſämmtlichen Hölzer eines Kriegsſchiffs von 100, von 74 und von 64 Kanonen vor; wie auch von einer Fregatte von 34 Kanonen und darunter; ebenfalls von Schnauſchiffen und ähnlichen Fahrzeugen. Sie ſind alle nach einem verjüngten Maaſsſtab gezeichnet. Der Text enthält die verſchiedenen Dimenſionen dieſer Hölzer, die Anzahl, welche davon erfordert wird, und wo ſie dienen ſollen.

h) *Compendio de Matematicas, Diſpueſto para las Eſcuelas del Real Cuerpo de Artilleria de Marina, baxo la Direccion de Don Franciſco Xavier Rovira, Cavallero de Juſticia de la Religion de San Juan, Capitan de Navio de la Real Armada, Comiſario General de la Artilleria de ella, y Comandante principal de las Brigadas del Real Cuerpo de Artilleria de Marina con exercicio de Inſpector del mismo. Tomo primero, de la Arithmetica, Con Licencia: En Cadiz en la Imprenta Real de* Marina. 1784. 127 S. 4to min.

Tomo Segundo. De la Geometria Elemental. ibid. 1785. 115 S. 4 Kupfert.

Tomo Tercero. De la Trigonometria Plana y Geometria Practica. ibid. 1785. 102 S. 31 Bogen mit Tafeln, 3 Kupf.

Tomo IV. De la Artilleria de Mar y Tierra. ibid. 1787. 623 S. nebſt verſchiedenen Tafeln und 14 Kupferplatten.

Dieſes iſt das vollſtändigſte und beſte Buch, welches in ſpaniſcher Sprache über die Schiffs-Artillerie geſchrieben worden. Es iſt jetzt in den königlichen Schulen zum Unterricht eingeführt, wozu vormals die Lehrbücher des *Sevaſtian Labairù*, des *Lucrecio Tvañez* und des *Pedro Bareta* dienten.

i) *Code des Priſes ou Recueil des Edits Declarations, Lettres patentes, Arrêts, Ordonnances, Reglemens & Deciſions ſur la Courſe & l'Adminiſtration des Priſes depuis* 1400. *jusqu'à preſent. 2 Tom. 4to. Paris. Impr. Royale.*

k) *J. O. Vaillant, Capitein ter Zee Verhandeling van de Stuurmands-Konſt waar in verſcheiden Voorſtellen die op Zee haar Nut hebben voorkomen en voornamelyk eene beſchryving op welke wyze men op Zee de Lengte kan bereekenen &c. Amſt. by Gerhard Hulſt van Keulen.*

l) *W. Nicholſon's, Navigation. Lond.* 8vo. Auch 1787. *ibid.* unter dem Titel: *Navigator's Aſſiſtant containing the Theory and Practice of Navigation.*

m) *Advice to officers of the British Navy. Lond.* 116 S. 12mo.

1785.

a) *Mathematical Tables: containing Common, Hyperbolic and Logiſtic Logarithms: also Sines, Tangents and Verſed Sines, both Natural and Logarithmic, together with ſeveral other Tables uſeful in Mathematical Calculations. To which is prefixed, a large and original Hiſtory of the Diſcoveries and Writings relating to thoſe Subjects, with the complete Deſcription and Uſe of the Tables. By Charles Hutton, L. L. D. F. R. S. Profeſſor of the Mathematics in the Royal Acad. of Woolwich. Lond.* 8vo.

Dieſes Buch verdient als ein Beytrag zu den 1614 *d.* angeführten Werken angeſehen zu werden.

b) *Cathechismus voor's Lands Matrooſen in XV. Geſprekken, behelzende een Verhaal van alle de aanmerklyke Zeeſlagen dezer Republyk. Amſt. C. Caſsenberg en Comp.* 8vo.

Die erſte Ausgabe iſt vom Jahr 1782. *Amſt. by de Wed. J. de Wolf.* 100 S. 8vo.

e) *Edw. King, Propoſals for eſtabliſhing at ſea a marine Schook or Seminary for Seamen.* 8vo.

d) *Biblioteca di Gius nautico contenente le leggi delle più culte Nazioni ed i migliori Trattati moderni ſopra le materie maritime, illuſtrati con note intereſſanti. Il tutto tradotto in lingua italiana dal Franc. Rau, Aleſſandro Rivani e Gaſpar Sella. 2 Tom.* 4to. *Firenza.*

e) *Iſtoria dell' origine e progreſſi della Nautica Antica del Dottor Staniſlao Bechi Socio dell' Academia Etruſca. In Firenze. Preſſo Giuſeppe Tofani ſulla Piazza de' Pitti.* 4to min. 303 S.

Der Inhalt dieſes Buchs iſt von keiner Wichtigkeit, und der Verfaſſer hat alles wiederholt, was ſeine Vorgänger geſagt haben, aus deren Schriften man allgemein genommen, gar keine Belehrung über die Schiffskunſt der Alten findet.

f) *Hval-og Robbefangſten udi Strat-Davis, ved Spitsbergen, og under Eilandet Jan Mayn, ſamt dens vigtige Fordele i Anledning af den* Kongel. *allern. Placat af* 13 *Oct.* 1784; *tilligemed nogle oplyſende Eſterretninger om Fangſten, Behandelings-maaden, m. m. ved Carl Pontoppidan. Khvn.* 8vo. 124 S. 1 Kupfer.

1786.

a) *Silva: or A Diſcourſe on Foreſt Trees and the Propagation of Timber, as delivered before the Royal Society in* 1661. *By Sir John Evelin. A new Edition with many Improvements, by Dr. Hunter of York.* 4to.

Dieſes Buch ſoll das beſte ſeyn, welches in engliſcher Sprache über dieſen Gegenſtand geſchrieben worden.

b) *Codice per la Veneta Mercantile Marina approvato dal Decreto dell' Eccellentiſſimo Senato* 21. *Sept.* 1786. *Per li Figliuoli del Qu. Z. Antonio Pinelli Stampatori Ducali.*

c) *Almanac Nautico. Madrid. Escribuno y Herrera.* 8vo.

Dieſer Schifferkalender iſt in den folgenden Jahren in Spanien fortgeſetzt worden.

d) *Tranſactions of the American Philoſophical Society held at Philadelphia for promoting uſeful* Knowledge. 2 *Vol. Philadelphia. R. Aitkin.*

In dieſem Werke findet man verſchiedene Abhandlungen zur Vervollkommnerung der Schiffskunſt. Auſſer andern verdienen angemerkt zu werden:

1) *Francis Hopkinſon, Deſcription of a Machine for meaſuring a ship's way through the ſea,* und

2) *Robert Patterson, Method of finding a true Meridian-line and thence the Variation of the Compaſs.*

3) *Benjamin Franklin, Sundry maritime remarks.* Dieſe befinden ſich auch in ſeinen *Philoſophical and Miſcellaneous Papers. Lond.* 1787. bey *Delly.*

e) *An Addreſs to the Right Hon. the Firſt Lord Commiſſioner of the Admiralty upon the pernicious mode of coppering the bottom of King's Ships in the Time of Peace: also a Plan for employing* 120 *Sail of the Line, with a Proportionable Number of Frigates and ſmall armed Veſſels, with the number of Men that will be Required to man each Claſs in Time of War; together with a Recommendation for eſtabliſhing a general Regiſter of Seamen, and a Mode to eſtablish a Naval Militia &c. By an Officer. Stockdale.* 8vo.

Die Vorſchläge des Verfaſſers ſind äuſſerſt unbedeutend.

f) *De Walvisvangſt met alle de Byzonderheden daar toe betreklyk beſchreven. Amſt. P. Conradi, Harlingen v. van der Plaats.* 4to.

g) *Aſcan. Baldaſſeroni Trattato delle Aſſicurazioni maritime. Firenze.* 2 *Tomi.* gr. 4to.

Eines der vorzüglichſten Werke, ſo über Aſſecuranzen geſchrieben worden.

h) *Or-*

h) *Ordonnances & Règlemens concernant la Marine. A. Paris de l'Imprimerie Royale.* 8vo. 500 S. Auch 4to. ibid.

Dieſes Buch enthält die neueſten Reglemens und Artikelsbriefe der franzöſiſchen Marine, welche aber bey der jetzigen Revolution vermuthlich abgeändert werden.

i) *A. C. Schomberg, Treatiſe on the Maritime Laws of Rhodes. Oxford.* 8vo.

Das Rhodiſche Seerecht iſt das älteſte, das bis auf uns gekommen iſt, und hat ſeinen Namen von der berühmten Inſel Rhodus. Die Rhodier gaben dieſe Geſetze, damit alles bey ihrer Seehandlung richtig zugehen möchte, und nicht nur die Bewohner der Inſeln auf dem Aegäiſchen, ſondern auch auf dem ganzen Mittelländiſchen Meere beobachteten ſie als ein allgemeines Völkerrecht, ja Rom ſelbſt fand dieſe Geſetze ſo vortreflich, daſs es ſie annahm. Ob nun gleich dieſe Seerechte, ſo wie ſie von den Rhodiern ſelbſt verfaſſet geweſen, nicht mehr vorhanden ſind, ſo haben wir doch noch viele Spuren davon in den römiſchen Geſetzen; auch ſind noch einige andere Fragmente davon aufbehalten worden, wovon *Johann Albert Fabricius*, in ſeinem Verzeichniſſe der alten und neuen See- und Waſſerrechte §. IV. in der Hydrotheologie S. 249 u. f. eine Nachricht giebt. Ebendaſelbſt §. III. S. 246 findet man auch eine Bemerkung über die Seerechte der übrigen alten Völker, als der Egyptier, Carthaginenſer, Phönicier, Perſer, Athenienſer und Marſilienſer, von denen allen wir keine zuverläſsige Nachricht haben. Derſelbe Fabricius giebt auch (§. V. S. 252. u. f.) ein vollſtändiges Verzeichniſs der im römiſchen Rechte vorkommenden Geſetze, die die Schiffahrt und Seegeſchäfte betreffen.

k) *Vorſchlag zu einem vollſtändigen Unterricht in der Schiffahrt, darin auch die nähere Anwendung der neuern Erfindungen aus der Sternkunde, den Ort des Schiffes zu beſtimmen, begriffen wäre. Eine Preisſchrift. Hamb.* 8vo.

1787.

a) *Obſervations on the preſent State of the Art of Navigation; with a ſhort Account of the Nature and Regulations of a Society now forming for its effectual Improvement. By James Ferguſſon. Lond.* 27 S. 8vo.

b) *The Seaman's new Vade Mecum: containing a practical Eſſay on Naval Book-Keeping; with the Method or Keeping the Captain's Books, and complete Inſtructions in the Duty of a Captain's Clerk &c. By R. Liddel, Purſer in the Royal Navy. Lond.* 8vo.

Unter dieſen Anweiſungen die verſchiedenen Schiffsbücher zu halten, zeichnet ſich inſonderheit diejenige aus das Signalbuch zu ſchreiben, welche mit vielen illuminirten Figuren begleitet iſt.

c) *Treatiſe on Practical Seamanſhip; with new and important Hints and Remarks relating thereto. Deſigned to contribute ſomething owards fixing Rules upon Philoſophical and Rational Principles, for the Form and Proportional Dimenſions in Length, Breadth and Depth of Merchant Ships in General and the Management of them and alſo to render navigation, in General, more perfect, and conſequently leſs dangerous and deſtructive, to Health, Lives and Property. By William Hutchinſon, Mariner and Dock-Maſter at Liverpool. Printed for the Author. Second Edition conſiderably enlarged.* 270 S. 11 Kupfertaf. 4to.

Die Gegenſtände welche der Verfaſſer berührt, ſind ſo mannigfaltig und mit ſo vieler praktiſchen Kenntniſs und Erfahrung geſchrieben, daſs auch die geſchickteſten Seeleute ſie mit Nutzen leſen können.

d) *L'Art de la Marine ou Principes et Preceptes - Généraux de l'Art de Conſtruire, d'Armer, de Manoeuvrer et de Couduire des Vaiſſeaux. Par M. Romme, Correſpondant de l'Académie des Sciences de Paris, & Profeſſeur - Royal de Navigation des Eleves de la Marine. A la Rochelle chez P. L. Chauvet.* 587 S. 4to. 7 Kupfertafeln.

Den wichtigſten Theil dieſes Buchs macht die Schiffsbaukunſt aus, welche der Verfaſſer theoretiſch und praktiſch abhandelt; alsdann folgt ein Auszug aus ſeiner ſchon vorher bekannt gemachten Kunſt des Maſten- und Segel-

machers; ferner das vorzüglicſte der Steuermannskunſt, wobey er eine neue ſehr geſchmeidige Formel, die Longitudo zu berechnen, zeigt; den Beſchluſs macht eine Abhandlung über Schiffsmanoeuvres.

Die Theorie des Schiffbaues iſt inſonderheit deswegen ſehr merkwürdig, weil der Verfaſſer unzählige Verſuche zum Grunde legt, die mit den gröſsten Modellen die man bis jetzt zu dieſem Zweck gebraucht hat, angeſtellt worden ſind. Das wichtigſte Reſultat dieſer Verſuche iſt, daſs bey einer gegebenen Gröſſe des Mittelſten- oder des Hauptſpanns, der Belauf des Vor- und Hintertheils des Schiffs merklich verändert werden kann, ohne daſs ſolches Einfluſs auf die Geſchwindigkeit deſſelben hat. Die Gröſſe und Geſtalt des mittelſten Spanns zu beſtimmen, iſt alſo die Hauptſache worauf es bey dem Bau eines Schiffs ankommt. Den Widerſtand im Waſſer beſtimmt der Verfaſſer durch Näherungsformeln die in der That ſehr ſinnreich ſind.

e) *J. Miller Elements of the Law relating to inſurances, Edinburg.* 8vo.

f) *Dav. Sjöbohm Forſök til et Kort Utkaſt om Sjö Manoevren. Stockh. hos Holmberg.* 88 S. 8vo. mit Kupf.

g) *Capitoli della ſcrittura di Compagnia per intrapreſa d'Aſſicurazioni ſtabilita in Venezia. li* 28. *Geñar* 1787. 4to.

h) *Scrittura della veneta Società d'Aſſicuratori* 28 *Febr.* 1787. 4to.

i) *Traité Elementaire de la Conſtruction des Vaiſſeaux, à l'uſage des Elèves de la Marine, Compoſé & publié, d'après les ordres de Monſeigneur le Maréchal de Caſtries, Miniſtre & Secrétaire d'Etat au Département de la Marine, Par M. Vial du Clairbois, Ingénieur-Conſtructeur ordinaire de la Marine, de pluſieurs Académies. A Paris chez Clousier, Imprimeur du Roi.* 308 S. 4to. 20 Kupfertafeln.

Dieſes Werk iſt hauptſächlich dazu beſtimmt den franzöſiſchen Eleven der Marine einen Begrif von allen Theilen, den Verbindungen und Verbolzungen eines Schiffs zu geben und dieſen Zweck hat der Verfaſſer auch nicht verfehlt, indem ſein Werk eines der beſten und vollſtändigſten iſt, welches in dieſer Abſicht zum Unterricht gebraucht werden kann. Doch iſt des Herrn *Romme Art der Marine* hiezu ebenfalls ſehr zu empfehlen. *Clairbois* Werk zeichnet ſich inſonderheit durch die weitläuftige Beſchreibung des Eiſenwerks und der Verbolzung eines Schiffs, vor allen übrigen aus. Verſchiedene Zeichnungen ſind original und vom Herru *de Gay* gemacht, andere ſind aus *Chapmans* Schiffsbauatlas entlehnt. In dem, dieſem Werke angehängten, Wörterbuche findet man viele Kunſtausdrücke erklärt, die man in andern Wörterbüchern dieſer Art vergebens ſucht.

k) *J. Betteſworth Syſtem of Naval Mathematics or practical rules of the Art of Navigation..* 12mo.

l) *James Allan Park, A Syſtem of the law of Marine Inſurances with three Chapters on Bottomry; on Inſurances on Lives; and on Inſurances againſt fire London,* 8vo. auch 1790. *ibid.*

m) *Thomas Pownal Hydraulic and Nautical Obſervations on the currents in the Atlantic Ocean.* 4to.

n) *Orlogs-Manna Sällſkabets Handlingar. Förſta Häftet, Utgifvit under öfverſten af Kongl. Admiralitetet ſamt Riddaren Välborne Herr Simon Ruuths. Præſidio. Stockh. Tryckt hos J. A. Carbohm.* 68 S. 8vo.

Meines Wiſſens iſt nichts mehr als das erſte Heft davon gedruckt worden. Daſſelbe beſteht aus den 5 folgenden Abhandlungen.

1) *Om Vädrets Kraft och verkan på Segel, deſſe ſenares Proportion, Läge och Structur för at befrämja välſeglingen &c. Af Majoren vid Kongl. Amiralitetet Herr Lars Wolin.* 2) *Recenſion af Herr Du Hamel de Monceau's Bock Kallad: Medel at bibehålla hälſan hos Beſättningar på Skepp &c. Af öfverſten och Riddaren Friherre J. G. Ugerbjelke.* 3) *Anmärkning vid Herr Dunthorne's Regel, at corrigera Månans obſerverade diſtance ifrån Solen, eller en Stjerna (Se Tables requiſite to be uſed with the Nautical Ephemeris p.* 64.) *Af Profeſſoren vid Kongl. Amiralitets Cadette-Corpſen Carl Guſt. Bergſtröm.* 4) *Utdrag af Anmärkningar,*

ningar, gjorde öfver Orlogs-Sheppens tackling i England, inlämnade år 1778, *af öfverſte Lieutenanten och Riddaren Nordenſkjöld.* 5) *Jämnförelſe emellan Gamla och Nya Sorten Sjö-Canoner, af Majoren C. F. Aſchling.*

o) *Diſcurſo ſobre la Arquitectura Naval Antigua y* Moderna, *Proluſion Academica Dixo Don Cipriano Vimercati, Presbítero &c. En Madrid.* 53 S. 12mo.

p) *Ordenanzas de las Armadas Navales de la Corona de Aragon, Approbadas por el Rey D. Pedro IV, Año de MCCCLIV. Van Acompañadas de varios Edictos y Reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apresto y alistamiento de Armamentos Reales y de particulares, sobre las facultades del Almirante, y otros puntos relativos á la navegacion mercantil en tiempo de Guerra. Copiados Por D. Antonio de Capmany. Con orden de S. M. del Archivo del Maeſtre Racional de Cataluña, y del Real y General de Corona de Aragon, y vertidas literal y fielmente por el miſmo del idioma latino y lemoſino al caſtellano, con inſercion de los reſpectivos textos originales de cada inſtrumento. Madrid en la Imprenta Real.* 40 S. Einleitung, 147 S. Appendix 63 S. 4to.

Die alten Seeartikel des Königs *Don Pedro IV.* befinden ſich auch in den mehrſten Ausgaben des See-Conſulats (*Conſolato del mare*) und ſind wegen ihres Alterthums merkwürdig. In dem angehängten Appendix dieſes Buchs findet man viele intereſſante Nachrichten aus ungedruckten Inſtrumenten, welche zur Erklärung des Seekrieges und inſonderheit der Ausrüſtung der Galeeren des 14ten, 15ten und 16ten Jahrhunderts wichtige Beyträge enthalten.

q) *Tratado de Navigacion Por Don Joſef de Mendoza y Rios Teniente de Navio de la Real Armada De Orden Superior Madrid en la Imprenta Real 4to min. Tomo primero.* 41 S. Vorrede und Einleitung, 508 S. 11 Kupfertafeln. *Tomo ſegundo* 477 S. 9 Kupfertafeln.

Dieſes Werk iſt das vollſtändigſte und beſte welches in Europa über die Steuermannskunſt geſchrieben worden. Es empfiehlt ſich nicht allein wegen des deutlichen Vortrags, ſondern auch weil es die neueſten Erfindungen welche in dieſer Kunſt gemacht worden, enthält. Die ungemeine Bekanntſchaft des Verfaſſers mit alten und neuern Schriften, ſeine richtige Beurtheilung derſelben, und ſeine nicht gemeinen Kenntniſſe der höhern Mathematik verſichern ihm das verdienteſte Lob.

r) *Cours d'Hydrographie ou de Navigation, profeſſé à Paris, & mis à la portée de tous les Navigateurs; Par M. de Laſſale, Profeſſeur de Mathematique & d'Aſtronomie. A Londres. Et ſe trouve à Paris chez Royez Tome Premier.* 266 S. 8vo. 7 Kupferpl. *Tome ſecond.* 229 S. 63 S. Seetafeln 4 Kupferplatten.

Eine ſehr gut geſchriebene Anleitung zur Steuermannskunſt, wobey der Verfaſſer hauptſächlich die Werke des Bouguer, Bezout und de Lalande benutzt hat. Statt des gebräuchlichen Logs ſchlägt er ein vom Herrrn *de Gaulle* erfundenes Inſtrument vor, die Fahrt des Schiffs zu meſſen. Der Verfaſſer zeigt ebenfalls eine ſehr gute Methode, den, während zweyer Beobachtungen, gemachten Weg des Schiffs mit in Rechnung zu bringen, wie ſchon vorher *Douwes* gethan hatte.

s) *Deſcription & uſage du Cercle de Réflexion avec différentes methodes pour calculer les obſervations nautiques par le Chevalier de Borda Capitaine de Vaiſſeau, Chef de Diviſion, et Membre des Academies royales des Sciences et de Marine. De l'Imprimerie de Didot l'aîné. A Paris. Chez Didot fils aine Jombert jeune, rue Dauphine.* 87 S. Inhalt, 33 S. Tafeln. 3 Kupferplatten.

Dieſes Buch iſt in drey Kapitel getheilt. In dem erſten beſchreibt Borda den von *Tobias Mayer* erfundenen *Cercle de reflexion*, der aber von ihm ſelbſt in manchem Betracht verbeſſert worden iſt. Durch die vortheilhafte Einrichtung dieſes Inſtrument werden, wenn man mehrere Beobachtungen anſtellt, die dabey gemachten Fehler, gänzlich unbedeutend. Das zweyte Kapitel enthält den Gebrauch dieſes vortreflichen Inſtruments bey Beobachtungen auf der See. Im dritten Kapitel zeigt Borda die Rechnungsmethoden für alle Beobachtungen auf der

der See, auch ſind verſchiedene Tafeln dabey befindlich, die Berechnungen zu erleichtern.

t) *Etwas für die Seefahrer.* 8vo. *Hamb.*

1788.

a) *Elementos de Conſtrucçaõ e Diccionario Francez e Portuguez de todas as peſſas de que ſe formaõ os Navios. Que dedicou Ao. Ilmo e Exmo Senhor D. Pedro Joſeph de Noronha e Camões Marquez e Senhor das villas de Angeja &c. &c. Pedro de Mariz de Souſa Sarmento Fidaljo Cavalleiro da Caſa Real, Capitaõ de Mar e Guerra, e Ajudante de Ordens. Lisboa Na Off. Patr. de Franciſco Luiz Ameno. Com licença da Real Meza da Commiſſaõ Geral ſobre o Exame, e Cenſura dos Livros.* 12 S. Vorrede und Dedication 107 S. 8vo. min.

Daſs dieſes Buch in manchem Betracht ſehr mangelhaft ſeyn muſs, zeigt ſchon die unbedeutende Anzahl Seiten, welche es enthält. Doch iſt es das einzigſte Wörterbuch des Schiffbaues, welches in Portugieſiſcher Sprache gedruckt worden.

b) *The Shipbuilder's Repoſitory or a Treatiſe on Marine Architecture wherein are Contained The Principles of the Art, with the Theory and Practical Parts fully explained; And every Inſtruction required in the building and completing a Ship, of every Claſs, from the forming of the Draught, to the launching into the water. Calculated to the Capacity of young Beginners: Compiled and digeſted in a Manner entirely new, and laid down different from what has hitherto appeared on the Subject. The whole being intended as A Complete Companion for thoſe Naval Architects, deſirous of attaining a competent Knowledge of that important Art. London: Printed for the Author: and ſold by R. Parsley &c.* 472 S. 4to, 1 Kupfertafel.

Der theoretiſche Theil dieſes Werks iſt ſehr unbedeutend doch für gewöhnliche Schiffbauer die ihre Kunſt nur mechaniſch lernen, von einigem Nutzen. Der praktiſche aber macht den gröſsten Theil des Werks aus, und zeichnet ſich inſonderheit durch die Beſtecke für Kriegsſchiffe von verſchiedenen *Chartres* aus, die aber nur von denen benutzt werden können, welche die Kunſt Bauriſſe zu machen verſtehen.

c) *Mémoires ſur le Jaugeage des Navires par M. Bellery, de l'Acad. des Sciences d'Amiens & Ing. hydraulique de S. A. R. Mſgr. le Comte d'Artois. A Paris chez Barrois.* 80 S. 8vo.

d) *Traité Elémentaire de la Mâture des vaiſſeaux à l'uſage des Elèves de la Marine, compoſé & publié, d'après les ordres de Monſeigneur le Maréchal de Caſtries,* Miniſtre & Secrétaire d'Etat au Département de la Marine, *par M. Forfait, Ingénieur-Conſtructeur de la Marine, de pluſieurs Académies. A Paris chez Clouſier.* 40 S. Vorrede und Einleitung 294 S. 24 Kupfertafeln.

Dieſes iſt das vornehmſte und wichtigſte Werk, welches über die Kunſt des Maſtenmachers geſchrieben worden. Der Verfaſſer ſchränkt ſich nicht allein auf Kriegsſchiffe ein, ſondern redet auch von der Bemaſtung der vornehmſten kleinern Fahrzeuge.

e) *Joach. Dehn Commentatio juridica de Aſſecuratione maritima. Göttingen* 4to.

f) *Hamburgiſcher Schiffer* Kalender *für das Schaltjahr* 1788 *zum Beſten aller Seefahrenden herausgegeben auf Veranlaſſung der Hamb. Geſellſchaft zur Beförderung der Künſte und nützlichen Gewerbe. Hamb. B. G. Hoffmann.* 226 S. 8vo.

Dieſes für Seeleute unentbehrliche Buch iſt mit vieler Einſicht vom Hrn. Schiffscapitain C. G. D. Müller nach dem engliſchen *Nautical Almanac* entworfen, und wird noch jährlich von ihm fortgeſetzt. Bey dieſer erſten Ausgabe befindet ſich eine Anweiſung wie man den Kalender gebraucht. Der Gebrauch des engliſchen Schifferkalenders wird in folgendem Buch gezeigt:

The Seaman's Guide to the Longitude or Key to the Nautical Ephemeris: Putting the ſaid Ephemeris in Practice at ſea: with ſhort Rules and familiar Examples &c.

g) *The Art of war at Sea; or Naval Tactics reduced to new Principles with a new Order of Battle.*

Battle. Illuſtrated with Copper-plates. Tranſlated from the French of Viſcount de Grenier, Rear-Admiral of the French Navy, by the Chevalier de Sauſeuil. 4to.

h) *Compendio das Correcçoes que ſe devem fazer as alturas dos Aſtros obſervados para poderem ſer empregadas nos calculos da Latitude &c. por Joze Melitaõ. da Mata.* 4to *Lisboa.*

i) *Thom. Weſt Naval Signals conſtructed on a new plan.* 4to.

k) *Lettres de* M. *David le Roi à* M. *Franklin ſur la marine & particulierement ſur les moyens de perfectionner la Navigation des Fleuves.* Dieſe Abhandlung ſteht im *Journal de Phyſique* 1788. *Mars. No.* 5. und den folgenden Monaten.

l) *Memoires concernant diverſes queſtions d'Aſtronomie, de Navigation & de Phyſique pour ſervir de ſuite à d'autres memoires deja publiées en* 1781. *&c. 4me Partie Paris* 1788.

m) *Monge Traité elementaire de ſtatique à l'uſage des Colleges de la Marine. Paris chez Muſier.* 8vo.

n) *Almanach ten dienſte der Zeelieden, voor de Jaaren* 1788, 1789, 1790, 1791, 1792 *&c.*

Dieſes iſt ein ſehr vortheilhaft eingerichteter Schiffer-Kalender, den die Holländer nach dem Beyſpiel anderer Nationen angefangen haben, jährlich herauszugeben. Man kann jeden Jahrgang dieſes Kalenders beſonders bekommen, ſo wie auch die zweyte Ausgabe der dazu gehörigen Erklärung, (*Verklaring van den Almanach*) die für alle Jahre dient, weswegen auch der Kalender von 1792 ohne Erklärung herausgegeben worden.

Dieſer Kalender macht eigentlich das erſte Stück von den 5 Werken aus, welche die *Commiſſariſſen tot de Zaaken het bepaalen der Lengte op Zee en de Verbetering der Zeekaarten betreffende, Jan Hendrick van Swinden, Pieter Nieuwland* und *Gerard Hulſt van Keulen* haben drucken laſſen.

Das 2te Stück enthält eine *Verhandeling over het bepaalen der Lengte op Zee*, welche ich 1789. i angeführt habe.

Das 3te Stück eine *Verzameling van Tafelen ten Dienſte der Zeelieden.* ſ. 1789. i.

Das 4te eine *Verzameling Berichten over eenige gewigtige onderwerpen der Navigatie.* Hievon ſind ſchon verſchiedene Nummer zugleich mit dem Almanach herausgekommen.

Das 5te, *Verhandelingen over verſchillende ſtukken de Zeevart betreffende.* Meines Wiſſens iſt aber davon noch nichts weiter, als die erſte Abhandlung über die Einrichtung und den Gebrauch der Hadleyſchen Octanten und Sextanten gedruckt, wovon ich in folgendem (1788 o) rede.

o) *Verhandeling over de Inrichting en het Gebruik der Octanten en Sextanten van Hadley; op laſt van het Edel Mogend. Collegie ter Admiraliteit binnen Amſterdam reſideerende opgeſteld en uitgegeeven door de Commiſſariſſen tot de Zaaken, het bepaalen der Lengte op Zee, en de verbeetering der Zeekaarten betreffende. Te Amſterdam by Gerard Hulſt van Keulen.* 8vo. 192. S. und 62 S. Anmerkungen, 2 Kupferpl. nebſt eingedruckten Holzſchnitten.

Dieſes Buch enthält eine der weitläuftigſten und vollſtändigſten Beſchreibungen von Octanten und Sextanten. Es empfiehlt ſich inſonderheit wegen der ungemeinen Deutlichkeit des Vortrags. Es macht das 5te Stück der Werke aus, welche die Commiſſarien der Longitudo in Holland, *Jan Hendrick van Swinden, Pieter Nieuwland* und *Gerard Hulſt van Keulen* haben drucken laſſen. ſ. 1788. n.

Die Schriften, welche die Verfaſſer bey der Bearbeitung dieſer Abhandlung hauptſächlich benutzt haben, ſind folgende:

Beſchryving van het Octant door den Heer Cornelis Douwes.

Beſchryving van een nieuw inſtrument (den Octant) om Pools hoogte of andere hoogten op Zee te neemen. Dieſe Abhandlung ſteht im 2ten Theil der *Uitgeleezen Verhandelingen.* S. 5-32.

Het Engelsch Octant, door middel van den artificeelen Horizon, tot een algemeen gebruik bekwaam gemaakt door B. Martin, uit het Engelsch vertaald door W. A. Willems, im

VIII. Theil der *Uitgezochte Verhandelingen.* S. 144.

Beſchryving van het Sextant, door Ramsden, uit het Engelsch vertaald.

Hadleys beyde Abhandlungen, welche ſich in den *Phil. Tranſact. No.* 420 und 425 befinden, und auch diejenige, die in der franzöſiſchen Ueberſetzung der *Phil. Tranſ.* vom Hrn. *De Bremond* noch zu dieſen beyden Abhandlungen von ihm ſelbſt, hinzugefügt iſt.

Die Abhandlungen der Herren *Dollond* und *Maſkelyne* im 62. Theil der *Phil. Tranſact.* diejenige des Hrn. *Maſkeline* ſteht auch am Ende des *Nautical Almanach* von 1774.

Eine Abhandlung des Hrn. *Blair*, am Ende des *Nautical Almanach* von 1788.

Das Werk des Hrn. *d'Après de Manevillette*, wovon die zweyte Ausgabe vom Hrn. *Bory* verbeſſert und unter dem Titel gedruckt worden: *Deſcription & uſage d'un nouvel inſtrument, pour obſerver la latitude ſur mer appelle' le nouveau quartier Anglois. Paris.* 1751. 8vo.

Magellan Deſcription des Octans & des Sextans Anglois. Paris 1775. 4to. mit allen Anhängen, die in den folgenden Jahren dazu herausgekommen ſind.

De Verdun, de Borda & Pingre voyage fait par ordre du Roi.

Von *Magellans* Beſchreibung des *Circulair Inſtrument*, in der *Nova Acta Acad. Petrop.* 1. Theil vom Jahr 1783, gedruckt 1787. Seite 144. der Hiſtorie; und von *Bordas* Beſchreibung des *Cercle de reflexion*, wollen die Verfaſſer zu einer andern Zeit reden.

p) *A very particular enquiry of the beſt form of ships for the Indian trade of* 140-156 *feet lenght.* Dieſe Abhandlung ſteht in den *Verhandelingen uitgegeven van't Genootſchap der Wetenſchapen te Vliſſingen.* Middelburg 1788. *Tom. VII.* 1te *Sect. No.* 3 & 4. Die Authores davon ſind *Lombard* und *Udeman.*

q) *A Table of Terms of Trade and Navigation. Engliſh and Svediſh. Stockholm in the Royal Printing-houſe.* 4to. 4 Bogen.

Dieſe kleine Sammlung engliſcher und ſchwediſcher Seetermini iſt ſehr fehlerhaft und unvollſtändig. Sie rührt eigentlich von *Jacob Serenius* her und man findet ſie ſchon in deſſen *Dictionarium Suethico Anglo-Latinum &c. Hamb.* 1734 und *Stockh.* 1761. 4to als Anhang. *Chriſtian Fr. Bay* hat ſie auch ins däniſche überſetzt und bey ſeinem *Fuldſtändigt Engelſk og Danſk Hand-Lexicon. Khvn.* 1784. 8. herausgegeben.

r) *Ove Mallings Taler til Erindring om Commendeur Capitain og Fabrikmeſter i Söe Etaten Henrich Gerner med hiſtoriſke Tillaeg om den Afdödes Levnet, Arbeider, Död. o. ſ. v. Khvn.* 8vo.

s) *Il Microſcopio de' Computiſti o ſia Iſtruzioni di Economia Pratica di D. Giuſeppe Carlo Amato, Ed Urſo Palermitano. Baſſano. Fol.* 482 S.

Man findet in dieſem Werke verſchiedenes welches die Aſſecuranz Wiſſenſchaft und Schiffsrhederey betrift, inſonderheit Contracte mancher Art.

t) *Hamilton's Introduction to Merchandiſe, containing a complete ſyſtem of Arithmetic &c. &c. the Law and Practices relating to ſale Factorage, Inſurance, Shipping &c. Lond.* 8vo.

u) *Directions for managing a Ship.* (Manuſcript.) Es ſteht in *Lackingtons* Verzeichniſs von Verlagsbüchern vom J. 1788. *Lond.*

v) *Reglement concernant l'Admiſsion des Elèves de la Marine & leur inſtruction dans le Port du* 29 *Juin* 1788. *Paris de l'Impr. Royale.* 4to.

1789.

a) *Deſcrizione iſtorica dell' Eſtrazione della publica Nave la Fenice dal Canal Spignon in cui giacque circa tre anni totalmente ſommerſa Impreſa dall' Eccellentiſſimo Senato, Appoggiata alla nota experienza del nobil uomo Giovanni Zuſto Preſtantiſſimo Senatore, e veri-

verificata ſotto la di cui Direzione e Commando. Scritta in ordine al Decreto 23 Nov. 1786. L'Anno 1789. per Figliuoli del Q. Antonio Pinelli Stampatori Ducali. 89 S. Einleitung. 31 S. 7 Kupferpl.

b) *Arrimage des Vaiſſeaux publié par Ordre du Roi, Sous le Miniſtère de M. le Comte de la Luzerne Miniſtre & Secretaire d'Etat, ayant le departement de la Marine & des Colonies. Par M. de Miſſieſsy Quiés, Lieutenant de Vaiſſeau. A Paris de l'Impr. Royale.* 152 S. 4to. 6 Kupfertafeln.

Dieſes Buch enthält die Beſchreibung und Abbildung der auf eine neue Weiſe geordneten innern Einrichtung eines 74 Kanonen Schiffs und der ſehr einſichtsvollen Stauung deſſelben.

c) *Compendio do Calculo da Latitude no Mar pela Obſervaçaõ Meridiana dos Aſtros por Joſé Melitaõ da Mata. Lisboa Na Officina de Simaõ Thaddeo Ferreira.* 134 S. 4 Bogen Tafeln. 4to. min.

d) *Taboa das Latitudes e Longitudes dos principales lugares maritimos do mundo por Joſé Melitaõ da Mata. Lisboa.* 4to. min.

e) *A Sea Manuel Recommended to the Young Officiers of the Royal Navy as a Companion to the Signal Book. By Sir Alex. Schomberg. London. pr. for Meſſrs G. G. J. and J. Robinson.* 130 S. 8vo.

Das Buch handelt von der Seetaktik, und enthält kurze Auszüge aus den Werken des *P. Hoſte, Bourdé de Ville Huet* und *Morogues.*

f) *Diſcurso inſtructivo ſobre los movimientos mas importantes y utiles de la Tactica Naval Por D. Franciſco de Montes Capitan de Navio de la Real Armada Madrid. En la Impr. de la Viuda de Ibarra.* 59 S. 4to. min. 1 Kupfert.

Der Verfaſſer giebt in dieſer kleinen Schrift von einigen ſeiner Verbeſſerungen in der Seetaktik Nachricht.

g) *Raimundo Paſqual, Deſcubrimiento de la Aguja nautica, de la ſituacion de la America, del arte de navegar &c. Madrid por Gonzalez. Libr. de D. Paſqual Lopez.*

h) *C. F. Höyer korte Taler ved trende Orlogskibes Udlöb af Stabelen paa Nyeholm. Khvn.* 8vo.

i) *Verhandeling over het Bepaalen der Lengt op Zee, door de Aſtanden van de Maan tot de Zon of vaſte Sterren, op laſt van het Edel Mogend Collegie ter Admiraliteit reſideerende binnen Amſterdam, opgeſteld en uitgegeeven door de Commiſſariſſen tot de Zaaken, het bepaalen der Lengte op Zee, en de Verbeetering der Zeekaarten, betreffende. Tweede veel vermeerderde en verbeeterde Druk. Te Amſterdam by Gerard Hulſt van Keulen.* 36 S. Vorrede &c. 184 S.

Dieſes Werk macht eigentlich das 2te Stück aus, welches die Commiſſarien der Longitudo in Holland, *J. H. van Swinden, P. Nieuwland* und *Gerard Hulſt van Keulen*, haben drucken laſſen. f. 1788. n.

Es befindet ſich auch dabey das 3te Stück, oder die *Verzameling van Tafelen ten Dienſte der Zeelieden, en voor al ter bevordering van het bepaalen der Lengte op Zee door de Afſtanden van de Maan tot de Zon of de vaſte Sterren; op laſt van het Edel Mogend Collegie ter Admiraliteit binnen Amſterdam reſideerende, opgeſteld en uitgegeeven door de Commiſſariſſen tot de Zaaken, het bepaalen der Lengte op Zee, en de Verbeetering der Zeekaarten betreffende. Te Amſterdam by Gerard Hulſt van Keulen.* 1787. 8vo. 66 S. mit 20 verſchiedenen Tafeln, nebſt 68 S. Erklärung derſelben.

Die verſchiedenen Methoden, die Länge zu finden, worunter ſich inſonderheit die durch *Dunthorne* verbeſſerte, auszeichnet, ſind mit allen dazu erforderlichen Vorkenntniſſen, mit ungemeiner Deutlichkeit, und ganz nach dem Geſchmack des Seemanns vorgetragen, wodurch aber auch das Werk zugleich ſehr weitläuftig geworden iſt.

Unter andern Schriften, die ich ſchon in dieſer Literatur angeführt habe, empfehlen die Verfaſſer dieſes Werks auch noch folgende:

Steenſtra Leſſen over het vinden der Lengte op Zee. Amſt. by Yntema en Tieboel. 1770. 8.

Onderrichting tot een gemaklyk gebruik van de manier om de Lengte op Zee te bepaalen, door waarneemingen aan de Maan.

Dieſe Abhandlung ſteht im IV. Theil von Doctor *Houttuins uitgezochte Verhandelingen. p.* 491. und iſt aus dem Franzöſiſchen überſetzt, in welcher Sprache ſie von *De la Caille* verfaſst, und 1758 im V. Theil ſeiner *Ephemerides des mouvemens Celeſtes* zuerſt gedruckt worden.

Die gekrönte Preisſchrift des Ritters *de la Coudraye* im zweyten Theil der *Verhandelingen der Provinciaal Genootſchap der Kunſten en Weetenſchappen te Utrecht.* 1784.

Es iſt dieſe Abhandlung nämlich auf Veranlaſſung der, von derſelben Geſellſchaft 1779 aufgegebenen Preisfrage, geſchrieben worden, welche den Titel führt:

De beſte en voor allerlei ſoort van Leezers, zo wel Kooplieden, Reeders, en Boekhouders, als voor mingeöeffenden onder onze Zeelieden verſtaanbaarſte Verhandeling over de verklaring en de aanpryzing van de wyze om de Lengte ter Zee waarteneemen, door den afſtand der Sterren van de Maan te meeten, met een Octant of Sextant, mits door bewyzen en proefneemingen aantoonende, dat deeze manier om de Lengte te bepaalen ook by onze Neederlandſche Zeelieden practicabel is.

Eine Abhandlung vom Hrn. *Elliot* im erſten Theil der *Tranſactions of the Royal Society of Edinburgh*, und eine andere vom Hrn. *Kraft* in den *Acta Petropolitana*, beyde enthalten Methoden aus der ſcheinbaren und wahren Höhe, und aus dem ſcheinbaren Abſtand der Mittelpuncte, den wahren Abſtand zu finden. Auſſer dieſen haben auch die Herren *Wittchel*, *Fuſs*, *von Platen*, *Romme*, *Lyons* und *Maſkelyne* vortrefliche Methoden vorgeſchlagen; in dieſem Werke wird aber nur die Methode des Hrn. *De Borda*, *Dunthorne* und diejenige, welche ſich bey der engliſchen Sammlung von Seetafeln befindet, gelehrt.

k) *An Account of the new improved Sea Compaſſes made by the Patentee, K. Mc. Culloch Compaſs-Maker To His Royal Highneſs the Duke of Clarance, with Reports of their practical Utility, founded on ſome Years Experience, By Capt. Philip D'Auvergne, F. R. S. and other Scientific Gentlemen. Lond. Pr. by R. Carpenter; and ſold by K. Mc. Culloch.* 30 S. 8vo. 1 Kupfer.

Adams und *Knigth* hatten ſchon vorher den See-Compaſs in manchem Betracht verbeſſert, allein die Verbeſſerungen des *Cullochs* haben viele Vorzüge, inſonderheit zeigt dieſer Bericht des Kapitain *Auvergne*, daſs auch bey dem heftigſten Arbeiten des Schiffs keine merkliche Bewegung der Compaſs-Roſe zu ſpühren war.

1790.

a) *An Eſſay to direct and extend the Enquiries of Patriotic Travellers: with further Obſervations on the Means of preſerving the Life, Health and Property of the unexperienced in their Journies by Land and Sea &c. By Count Leopold Berchtold, Knight of the Military Order of St. Stephen, of Tuſcany &c.* 8vo.

b) *Abhandlung über die längere Dauer und den Widerſtand des Schiffbauholzes gegen die an den Schiffen nagenden Seewürmer, von Gottfr. Lud. Graſsmann, Prediger der Dörfer Singlow und Kortenhagen in Pommern. Stettin bey F. S. Kaffka.* 8vo. 182 S.

c) *The Ship-Maſters Aſſiſtant and Owners Manual, containing complete Information as well to Merchants, Maſters of Ships and Perſons employed in the Merchant Service as to Officers and others in the Royal Navy, relative to the mercantile and maritime Laws and Cuſtoms. The whole compiled from undoubted Authority, and the Acts of Parliament faithfully abridged by a Gentleman of the Inner Temple. Lond.* 238 S. 8vo.

Dieſes iſt die neueſte Ausgabe von einem Buche, welches inſonderheit Rhedern und Schiffern ungemein nützlich iſt, dahin gehört auch folgendes:

The

The Universal Directory or Complete Pocket Assistant, for Merchants, *Masters of Ships, Mates, and all Persons concerned in Ships or shipping of Goods. In Three Parts &c. &c. By J. Goodfellow, Teacher of the* Mathematics. *Lond.*

d) *A Treatise of Universal Inland Navigations, and the Use of all Sorts of* Mines. *A Work entirely new. Recommended to the Inhabitans of Great-Britain and Ireland; plainly demonstrating the Possibility of making any River and Stream of running Water in the world navigable, by Canals of a new Construction, without Locks and Dams, with Estimations of the Expence of the making thereof per Mile in Length. Together with the Construction, Explanation and Use of a new-invented* Mechanical *and Hydraulical* Machine, *for inland navigation, of this new Construction, which will raise on an inclined Plane, Boats or Lighters and Cargoes all at once, even to fifty fathoms in Perpendicular, without unloading. To which is added a Supplement plainly demonstrating the Possibility and* Means *whereby a Ship of any Size may be launched at any Time, except at Low Water, without waiting the Time of High Water. Together with the Construction, Explanation, and Use of a* Machine *for that Purpose; with Tables to shew the Power and Force required to draw or roll a Ship up upon a Launch of any Size not more than Two Thousand Tons. By Edmund Leach Surveyor. Lond.* 8vo.

e) *An Essay on Naval Tactics Systematical and Historical with Explanatory Plates in four Parts. By John Clerk, Esq. of Eldin, Fellow of the Society of Scottish Antiquaries and of the Royal Society of Edinburgh. Part. I. Lond. pr. for T. Cadell.* 165 S. 4to. 30 Kupfert.

Dieses Werk wird eines der vollständigsten über die See-Taktik werden, wenn der Verfasser sein Versprechen erfüllt, und die übrigen Theile dazu liefert.

Der erste Theil handelt von dem Angrif, sowol mit einzelnen Schiffen, als auch mit einer Kriegsflotte, wobey der Verfasser viele gute Bemerkungen über die in den beyden letzten Seekriegen vorgefallenen Treffen macht.

f) *Le Pilote instruit ou nouvelles Leçon de Navigation sans maitre à l'usage des Navigateurs du commerce avec les tables de la declinaison du soleil & de son ascension droite, calculées au Meridien de Paris pour vingt années à commencer du premier Janvier* 1790. *par* M. *le Gaigneur. Paris.* 4to.

g) *Taboas logarithmas dos Senos Tangentes e Secantes seguidas de muitas outras Taboas uteis e necessarias em a Navegaçaõ por José Melitaõ da* Mata. *Lisboa.* 4to.

Wahrscheinlich hat derselbe Verfasser auch folgende Tafeln herausgegeben:

Taboas para Roteiros de Navegaçao. fol.

Diese dienen blos zur Bequemlichkeit des Schiffers, um nach der Vorschrift derselben seine täglichen Beobachtungen, Coursen &c. beyzufügen. Die Einrichtung ist folglich bey jeder Tafel einerley.

h) *J. H. L. Meierotto, Exempelbuch für Seefahrende und Strandbewohner, zu Rath und Hülfe in Gefahr und mannigfaltigen Fällen. Berlin.* 8vo.

i) *Margetts, Longitude Tables for correcting the effects of Parallax and Refraction on the observed distance taken between the moon and the sun of a fixed star. Lond.* 4to.

k) *Thom. Trotter, Review of the medical department in the british navy with a method of reform proposed.* 8vo.

l) *Dr. Blane's, Observations on the Diseases incident to seamen. Lond.* 8vo.

m) *Le Monnier de la correction introduite pour accourcir la ligne seche de Lock de dix huit pieds. Paris.* 8vo. 26 S.

n) *Don Joseph Mazarredo, Instrucciones y señales que para el regimen y maniobras de la Esquadra del mando del Excmo. Señor D. Luis de Cordova en la ultima guerra*

diſpuso el - - - Mayor general de la Esquadra. Cartagena: por Ximenez. En la libreria de Arribas. 167 S. 4to.

o) *Voorbeelden & Regeln op Zee den waaren Tyd en Zon's Azimuth te vinden, om hier door de Miſweyzing der Magneet-Nadel en ook het Miſweyzend Horologie te verbeeteren. En meede de Middagsbreedte buiten de Middagshoogte der Zon, als men geene andere Tafeln dan Sinus Tafeln heeft, en ook door Verkorting van Logarithmen te vinden &c. met Figuren van J. J. Fruchtnicht. Hamb.* 125 S. 1 Kupferpl. 8vo.

Es enthält dieſe kleine Schrift faſt nichts anders, als die ſchon lange vorher erfundene Methode des *Douwes*.

p) *Corpus Juris Nautici oder Sammlung aller Seerechte der bekannteſten handelnden Nationen alter und neuer Zeiten, nebſt den Aſſecuranz-Havarey- und andern zu den Seerechten gehörenden Ordnungen, zuſammengetragen und zum Theil ins Deutſche überſetzt, von J. A. Engelbrecht.*

Diejenigen Seerechte in deutſcher Sprache, die der Verfaſſer mit verſchiedenen Anmerkungen liefert, ſind folgende: I. Das Rhodiſch Seerecht. II. Sammlung derer das Seerecht angehenden Geſetze in dem römiſchen Recht. III. Die Seerechte von Oleron, mit *Clairacs Commentar* im Auszuge. IV. Das Wisbyſche Seerecht. V. Das alte Schiff- und Seerecht der kaiſerlichen freyen Reichsſtadt Hamburg. VI. Das alte Seerecht der kaiſerlichen freyen Reichsſtadt Lübeck. VII. Der kaiſerlichen freyen Reichsſtadt Lübeck Seerecht. VIII. Geſetze der kaiſerlichen freyen Reichsſtadt Bremen. IX. Das alte hanſeatiſche Recht. X. Das revidirte hanſeatiſche Seerecht. XI. Verordnungen des Königs Peter von Arragonien, zur Sicherheit der Schiffahrt. XII. Verordnungen des Raths zu Barcelona für das Conſulat zu Sicilien. XIII. Verordnungen in Seeſachen, durch den Rath von Barcelona. XIV. a. Verordnungen der Herren Beamten der Aſſecuranzen in der Stadt Florenz. XIV. b. Das alte Rigiſche Seerecht. XV. Das Däniſche Seerecht. XVI. Das Conſulat der See und Verordnungen für die bewaffneten Schiffe, die auf dem Meere kreuzen.

q) *Rezumo do Aparelho do Navio. Por Jacinto Joze Paganino* 4to. 103 S, Mſc. *Lisboa.*

Dieſes Manuſcript enthält nicht allein eine ziemlich vollſtändige Beſchreibung der ſämtlichen Schiffstakelaſche, ſondern handelt auch von der Schwere der Anker und der Länge und Dicke des vornehmſten Tauwerks; ebenfalls wird umſtändlich darin von dem Kielholen eines Schiffs geredet und von der Vorbereitung die dabey erfordert wird. Von demſelben Verfaſſer ſind auch noch folgende Schriften vorhanden die ebenfalls noch ungedruckt ſind, als:

Principios da Manobra, por Jacinto Joze Paganino. 93 S. 4to. Mſc.

Enthält eine ſehr gute praktiſche Anleitung die verſchiedenen Manoeuvres mit einem Schiff zu machen.

Tratado das Conſtrucçoins dos Navios, Aonde se trata tambem da Maſtreaçaõ e Vergame dos ditos Navios e tambem para as Lanchas e Eſcalleres, tudo debaixo de huma boa conſtruçaõ a mais moderna por Jacinto Joze Paganino. 40 S. 4to. Mſc.

Enthält die Dimenſionen der verſchiedenen Hölzer eines 70 Kanonenſchiffs, auch das Verhältniſs von der Gröſſe einer *Manchua* oder *Lancha* und eines *Bote* in Anſehung des Schiffs, ebenfalls die Länge und Dicke der Maſten und Raae neines Schiffs.

Tratado do Corte do Pano, ou methodo de cortar as velas para os Navios da forma que uzaõ os Portuguezes. Por Jacinto Joze Paganino. 40 S. 4to Mſc.

Dieſe Schrift zeigt nicht allein die Tiefe und Breite der verſchiedenen Segel eines Schiffs ſondern giebt auch eine völlig befriedigende Anleitung wie dieſelben nach portugieſiſchem Gebrauch verfertigt werden.

Liçao do Manejo o do Exercicio da Artilheria por Jacinto Joze Paganino. 5 S. 4to Mſc.

Dieſe wenigen Seiten enthalten blos das Kommando, welches auf portugieſiſchen Schiffen beym Exerciren mit den Kanonen Gebrauch iſt.

Tratado da Mediçaõ dos volumes e Arqueamento por Jacinto Joze Paganino. 4to. Mſc.

Dieſe

Dieſe Anleitung Schiffe auszumeſſen iſt ſehr einfach. *Chapman*, *Bellery* und andere haben dazu genauere Vorſchriften gegeben.

1791.

a) *A view of the Naval Force of Great Britain: In which its preſent State, Growth, and Converſion, of Timber; Conſtructions of Ships, Docks, and Harbours; Regulations of Officers and Men in each Department; are conſidered and compared with other European Powers. To which are added obſervations and Hints for the Improvement of the Naval Service. By an Officer of Rank Lond. pr. for J. Sewell.* 203 S. Appendix 74 S.

b) *The Sail Maker's ready Calculator: a Table of the Quantity of Canvas and other Materials uſed in making, a ſuit of Sails, for Eight Months Service for a Ship of each Rate in the Royal Navy, with the Number of each Sail allowed to the Suit, and the total value. Alſo the Number of Yards contained in each Sail of a 74 Gun Ship, and a Ship of 400 Tons in the Merchants Service. Likewiſe a ſingle Suit of Sails for Eaſt and Weſt-India Ships, with the full value, ſpecifying the Quality of Canvas the different Sails are made of in the Royal Navy and Merchants Service; with the price per Yard, given by Government, and the weight of each Bolt of good Canvas. Lond.*

c) *A new Edition, with the Author's laſt Additions and Corrections, of Mr. Ludlam's Deſcription and Uſe of Hadley's Quadrant.*

d) *Obſervations on the Propagation and Menagement of Oak Trees in general, but more immediately applying to his Majeſty's New Foreſt in Hampſhire, with a view of making that extenſive Tract of Land more productive of Timber for the Uſe of the Navy. In a Letter addreſſed to the Right Hon. John Earl of Chatham, Firſt Lord Commiſſioner of the Admiralty. By T. Nichols, Surveyor of the Navy for Portſmouth Dock-yard. Southampton: Printed and ſold by J. Bew.* 8vo. 42 S.

e) *A Collection of Papers on Naval Architecture Originally Communicated through the channel of the European Magazine, in which Publication the further Communications on this ſubject will be continued. Lond. Part. I.* 1791 23 S. Vorrede &c. 67 S. 8vo. *Part II.* 1792. 10 Bogen 8vo.

Dieſes ſind die erſten Abhandlungen einer von Hrn. *J. Sewell* Buchhändler zu London, errichteten Geſellſchaft zur Verbeſſerung der Schiffsbaukunſt. Ungeachtet dieſe beyden erſten Theile noch eben keine wichtige Verbeſſerungen enthalten ſo iſt doch nicht daran zu zweifeln, daſs in einem Staat als England, deſſen Wohl faſt nur allein von der Schiffahrt abhängt, die Abhandlungen einer ſolchen Geſellſchaft nicht in der Folge von der äuſſerſten Wichtigkeit werden ſollten, inſonderheit wenn die patriotiſchen Abſichten des Hrn. *Sewell* gehörig durch die Regierung unterſtützt werden.

f) *J. P. Sieveking von der Aſſekuranz für Rechnung eines ungenannten Verſicherten. Göttingen bey Dietrich.* 8vo.

g) *Traité Pratique du Gréement des Vaiſſeaux et Autres Batimens de Mer: Ouvrage publié par Ordre du Roi, pour l'inſtruction des Elèves de la Marine, ſous le Miniſtère de M. de Fleuries; Par M. Leſcallier. Commiſſaire Général des Colonies &c. Avec Planches & Figures. Tome Premier. Contenant l'Avant-Propos & le Traité du Gréement. A Paris chez Clouſier & Firmin Didot A Londres chez P. Elmsly A Amſterdam, chez Gabriel Dufour.* 24 S. Vorrede 488 S. 4to.

Tome ſecond contenant les Planches & diverſes Tables. 83 S. 34 Kupferpl.

Dieſes Werk enthält gröſstentheils die Beſchreibung der Schiffstakelaſche welche Herr *Leſcallier* ſchon 1777 mit ſeinem *vocabulaire de Marine* herausgab. An vielen Stellen iſt ſolche aber anſehnlich vermehrt und verbeſſert worden. Auch ſind die Figuren weit ſchöner geſtochen und die Zahl derſelben iſt weit beträchtlicher, ſo daſs dieſes Werk das vollkommenſte iſt, welches

ches über die Takelasche aller Arten von Schiffen und Fahrzeugen geschrieben worden, Es empfiehlt sich auch insonderheit wegen der Vergleichung der Französischen Schiffstakelasche mit der englischen und holländischen.

h) *Account of Edystone Light-house by Mr. Smeaton. Fol.* mit einem Kupfer von dem alten und neuen Leuchtthurm.

i) *An Historical Report of Ramsgate harbour written and addressed to the Trustees by Mr. Smeaton with a plan of the harbour and map of the downs. Second. Edit.*

k) *Artikel der 2ten Hamburgischen Assecuranz-Companie für See-Risico und Türkengefahr, von 500 Actien à 2000 Mk. Bco. Hamb.* 4to.

l) *Söderfors Ankar Bruks Historia författad af Joh. Lundström* 52 S.

m) *P. H. C. Brodhagen von den verschiedenen bisher bekannten Methoden zur Bestimmung der geographischen Länge und Breite. Hamb.* 48 S. 4to. 1 Kupferpl.

Der gelehrte Herr Verfasser welcher sich schon durch mehrere Arbeiten rühmlichst bekannt gemacht hat, liefert hier in gedrungener Kürze das beste und anwendbarste welches über die Bestimmung der geographischen Länge und Breite geschrieben worden.

n) *Reflexiones sobre las Máquinas y Maniobras del Uso de á Bordo Ordenadas Por Don Francisco Ciscár, Teniente de Navio de la Real Armada. De órden Superior. Madrid: En la Imprenta Real.* 32 S. Dedication und Einleitung 386 S. und 23 S. Index. Folio. 23 Kupfertafeln.

Ungeachtet Spanien schon verschiedene vortrefliche Werke über den praktischen Theil des Schiffsmanoeuvres und der Seetaktik aufzuweisen hat, worunter sich insonderheit des *Don Santiago Zuloaga Tratado instructivo y practico de maniobras*, wie auch des *Joseph Mazarredo Teniente general de la Real Armada, Rudimentos de Tactica Naval* und des *Fernandez maniobras navales* auszeichnen, so fehlte doch ein Werk, worin der theoretische Theil dieser Wissenschaft auf eine leichte und dem Seemann verständliche Weise vorgetragen wird. Freilich erstreckt sich der berühmte *Jorge Juan* in seinem *Examen maritimo* über den theoretischen Theil des Schiffsmanoeuvres, allein nur diejenigen, welche eine vollkommene Kenntniss der höhern Mathematik besitzen, werden diesen gelehrten Schriftsteller verstehen können. Um also diese Lücke auszufüllen verfertigte Hr. *Ciscar* dieses Werk, welches in der That vor allen übrigen die in Europa über dieses Fach geschrieben worden, den Vorzug verdient; es empfiehlt sich nicht allein wegen der Deutlichkeit des Vortrages, sondern auch weil der gelehrte Verfasser dabey alles was in dieser Kunst neues und wichtiges entdeckt worden, anwendet. Insonderheit hat er *Romme Art de la Marine* benutzt. Um von der Wichtigkeit und dem mannigfaltigen Inhalt dieses Werks selbst urtheilen zu können, will ich die Ueberschrift der Kapitel hier anführen.

Libro I. De las Maquinas c. 1. *De la palanca, c.* 2. *De la garrucha ó moton, c.* 3. *De los aparejos, c.* 4. *Del roce ó friccion, c.* 5. *De la rigidez de las cuerdas, c.* 6. *De tambor ó cabrestante, c.* 7. *Del roce en el tambor, c.* 8. *De la cabria, c.* 9. *Del timon, c.* 10. *De las bombas, c.* 11. *Del gato, c.* 12. *Del modo de valuar las fuerzas aplicadas á las maquinas, c.* 13. *De los medios discurridos, para conservar el agua dulce y desalar la del mar, c.* 14. *De las mangueras y nuevos ventiladores para renovar el ayre de varios sitios de las embarcaciones, c.* 15. *De algunos usos del barometro en las embarcaciones. Libro II. De la aplicacion de algunos principios de Mecanica á varias maniobras. c.* 1. *Del ancla y medios conducentes para sujeterla. c.* 2. *De la figura de los palos, masteleros y vergas; yde la direccion con que el viento exerce sus effuerzos sobre ellos. c.* 3. *De las direcciones en que obra la fuerza empleada en izar las velas. c.* 4. *Del modo de obrar de las brazas, y de los modos de disponerlas para mayor seguridad de las vergas en algunas posiciones. c.* 5. *De la union de las fuerzas que contribuyen á romper las vergas segun la tension de los cabos que las sujetan, c.* 6. *Del modo con que trabajan los obenques y brandales, c.* 7. *Aplicacion de la doctrina de la composicion y descomposicion de las fuerzas á otras varias maniobras, c.* 8.

E

En el qual se reflexiona acerca de los efectos de las fuerzas de presion y percusion en varias maniobras. Libro III. De los movimientos de los Buques, c. 1. Advertencias preliminares para los movimientos de los buques, c. 2. De los tres exes que se consideran en los buques, c. 3. En el qual se da idea de los momentos con que diversas fuerzas contribuyen á los varios movimientos de los buques, c. 4. Del centro de gravedad del navio. c. 5. Del centro del volumen, c. 6. Del metacentro, c. 7. De la linea de agua, c. 8. Metodo para hallar la distancia del punto de reunion de las velas planas al centro de gravedad de un buque, c. 9. De lo que el centro de las velas curvas braceadas obliquamente al viento, pasa mas á popa que quando se consideran planas, c. 10. De los momentos con que un cierto numero de velas largas contribuyen á la orzada ó arribada de un navio &c. c. 11. De los momentos con que un numero qualquiera de velas coutribuyen á la inclinacion de un buque, y de aquellos con que este los resiste, c. 12. De los efectos del timon. c. 13. Del particular uso de las velas, c. 14. De las viradas, y primero de la virada por avante, c. 15. De la facha, c. 16. Del modo de dar la vela estando aproados al viento, c. 17. De la capa, c. 18. Del modo de conocer la verdadera direccion del viento á pesar de la errada que nos indican las grimpolas, c. 19. Descripcion de un anemometro, c. 20. De los errores que pueden cometerse en el modo ordinario de observar los abatimientos causados por solo el efecto del viento, c. 21. Del camino que sigue el navio en virtud del viento que lo impele, c. 22. Del exámen de las formulas de D. Jorge Juan relativas al particular influxo de los distintos braceos de las vergas direcciones del viento y disposicion de la estiva en las velocidades de un buque, c. 23. De las providencias que conviene tomar en los temporales para la seguridad de los buques: y primero de la formacion y movimiento de las olas, c. 24. De la razon de haber adoptado las formulas del Exámen Maritimo de D. Jorge Juan, con preferencia á las que sobre iguales puntos traen otros autores, c. 25. De la estiva, c. 26. Del flete y arqueo de las embarcaciones.

1792.

a) *Instructions for young Mariners and the Management of ships at single Anchor. By H. Taylor.*

b) *An Essay on Day and Night Signals with 16 Copper plates to illustrate the subjects. The Battle and Flag Signals neatly coloured.*

c) *Geschichte der Schiffahrtskunde bey den vornehmsten Völkern des Alterthums. Ein Versuch von Johann Isaac Berghaus. Erster Band, mit acht Kupfertafeln und einer Landcharte. Leipzig. In der Gräffschen Buchhandlung.* 38 S. Vorrede und Dedication. 632 S. 8vo.

Eine äusserst weitschweiffige und zwecklose Compilation. Die seichten Kenntnisse des Verfassers von den Schiffen und der Schiffskunst der Alten zeigen sich auf jeder Seite. Dass er gar nicht einmal weiss wie ein Schiff gestaltet seyn muss, davon sind die Figuren, die er aus den Werken eben so unwissender Schriftsteller genommen hat, hinlänglicher Beweis.

d) *Dictionnaire de la Marine Françoise, avec Figures. Par Charles Romme, Correspondant de l'Academie des Sciences de Paris & Professeur de Mathématiques & d'Hydrographie au Port de Rochefort. Imprimé chez P. L. Chauvet, à la Rochelle; & se vend A Paris chez Barrois l'aîné.* 12 S. Vorrede. 627 S. 7 Kupfertafeln.

Dieses Wörterbuch ist mit dem *Manuel des Marins*, vom Hrn. *Bourdé*, das brauchbarste Handlexicon der Marine. Hr. *Romme*, der sich schon durch mehrere Schriften, wovon ich bereits in dieser Litteratur geredet habe, bekannt gemacht hat, giebt in diesem Werke eine deutliche Erklärung der, in der Seesprache gebräuchlichen, Kunstwörter, worunter sich viele befinden, die weder in der Encyclopedie, noch in einem andern Buche stehn. Die Figuren sind eben dieselbigen, die der Verfasser schon bey seiner *Art de la Marine* herausgegeben hat. Die

Die engliſchen Kunſtwörter, die ſich an manchen Stellen bey den franzöſiſchen befinden, ſind aus *Eſcallier vocabulaire de Marine* entlehnt.

e) *Der wohl unterwieſene Schiffer, oder Unterricht, was derſelbe vor, während und nach abgelegter Reiſe zu beobachten hat, nebſt einem Anhange, in welchem Formulare verſchiedener Schiffs-Documente und andere einem Schiffer nützliche Nachrichten enthalten ſind. Bey dieſer Auflage neu bearbeitet, von Joh. Andr. Engelbrecht. Lübeck.* 212 S. 8vo.

Ich habe von der erſten Ausgabe dieſes für Schiffer ſo nützlichen Buchs ſchon 1773. i geredet, in dieſer neuern hat der Herr Engelbrecht manches irrige und überflüſſige weggelaſſen, verſchiedenes brauchbare hinzugefügt, und anderes beſſer, aus einander geſetzt.

1793.

a) *A. Hiſtory of the Law of Shipping and Navigation, by John Reeves. Lond. pr. for E. and R. Brooke.* 8vo.

b) *The Seaman's complete Pocket Book or Mariner's Aſſiſtant, for the Year* 1793. *Lond. Printed for W. Heather.*

Enthält Liſten der im Engliſchen Dienſt befindlichen Kriegsſchiffe, Oſtindienfahrer, Packet-Böte &c. wie auch der ſämmtlichen bey der Marine angeſtellten Schiffsofficiere und Beamten.

Schriften, die eheſtens herauskommen werden:

Unſer verdienſtvolle Herr Profeſſor *Büſch* in Hamburg, bearbeitet eine Anleitung zum Schiffbau, welche in gedrungener Kürze das weſentlichſte dieſer Kunſt enthalten wird.

Ein anderer bekannter Gelehrter der erſten Gröſſe, der aber ſeinen Namen noch nicht bekannt haben will, wird in kurzem ein kritiſches Verzeichniſs von mehr als 40000 Land- und Seekarten herausgeben. Da dieſe Arbeit die vollkommenſte in ihrer Art iſt, ſo habe ich in meiner Literatur nur allein diejenigen Seekarten angeführt, die mit einer Anleitung zur Navigation begleitet ſind.

Abhandlungen
aus der
Hiſtoire & les Memoires de l'Academie Royale des Sciences de Paris
vom Jahr 1666–1785.

) Nouvelle manière d'obſerver en mer la déclinaiſon de l'aiguille aimantée, par M. *de la Condamine*. Ac. Des. Sc. 1733. p. 446.

) De la méthode d'obſerver en mer la déclinaiſon de la bouſſole, par M. *Bouguer*. Prix. Tom. 2. Mem. 6.

) Obſervation ſur la variation de l'aiguille par rapport à la carte de M. *Halley*, avec quelques remarques géographiques, faites ſur quelques journaux de Marine, par M. *de Liſle*. Ac. Des. Sc. 1710. pag. 353. Hiſt. 3.

) Méthode d'obſerver la variation de l'aiguille aimantée en mer, par M. *Godin*. Ac. Des. Sc. 1734. p. 590.

) Addition au mémoire qui a pour titre Nouvelle manière d'obſerver en mer la déclinaiſon de l'aiguille aimantée, extrait d'une lettre de M. *de la Condamine*, de Saint-Domingue le 13. Juillet. 1735. par M. *Godin*. Ac. Des. Sc. 1734. p. 597.

Reſolution d'un problême aſtronomique utile à la navigation: trouver l'heure du jour, la hauteur du pole & l'azimuth par la variation de l'aiguille, en obſervant deux fois la hauteur du ſoleil ou d'un autre aſtre avec le tems ecoulé entre les deux obſervations, par M. *Pitot*. Ac. Des. Sc. 1736. p. 235.

g) Obſervation ſur un inſtrument pour trouver ſur mer la variation de l'aiguille aimantée préſenté, par M. *Quereineuf*. Ac. Des. Sc. 1734. Hiſt. p. 105.

h) Deſcription de l'art de fabriquer des ancres, par M. M. *de Reaumur* & *Duhamel*. Arts. 1761. I. Hiſt. p. 152.

i) Machine pour empêcher que les gros cables des ancres ne ſoient facilement rompus, par M. *Perrault*. Machines. T. 1. p. 45.

k) Diſcours ſur les ancres, par M. *J. Bernouilli*. Prix. T. 3. Mem. 4.

l) Memoire ſur la fabrique des ancres, par M. *Treſaguet*. Prix. T. 3. Mem. 5.

m) Reflexions ſur la meilleure figure à donner aux ancres, & la meilleur manière de les eſſayer, par M. *Daniel Bernoulli*. Prix. T. 3. Mem. 6.

n) Diſſertations ſur les ancres qui répondent aux trois queſtions propoſées à ce ſujet par l'Académie R. D. S. par le Marquis *de Poleni*. Prix. T. 3. Mem. 7.

o) Machine pour connoître ſur mer l'angle de la ligne du vent & de la quille du vaiſſeau comme auſſi l'angle du méridien de la bouſſole avec la quille, & l'angle du méridien de la bouſſole avec la ligne du vent,

par M. *d'Ons-En-Bray*. Ac. Des Sc. 1731. p. 236.

p) Précis des élémens d'architecture navale ou traité pratique de la conſtruction des vaiſſeaux publié, par M. *Duhamel*. Ac. Des. Sc. 1752. Hiſt. 141.

q) Une baſe qui eſt expoſée au choc d'un fluide étant donnée, trouver l'eſpèce de conoïde dont il faut la couvrir, pour que l'impulſion ſoit la moindre qu'il eſt poſſible par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1733. p. 85. Hiſt. 86.

r) De l'impulſion des fluides ſur les proues faites en pyramidoïdes dont la baſe eſt un trapèze, par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1746. p. 237.

s) Nouveau baſſin pour conſtruire & radouber les vaiſſeaux du Roi, par M. *Gallon*. Machines. T. 5. p. 135.

t) Examen de la force neceſſaire pour faire mouvoir les bateaux, tant dans l'eau dormante que courante, ſoit avec une corde, ſoit avec des rames ou avec quelque machine, par M. *de la Hire*. Ac. Des. S. 1702. p. 254. Hiſt. 126.

u) Obſervation ſur une machine pour remonter les bateaux, par M. *Boulogne*. Ac. Des. Sc. 1726. Hiſt. 72.

v) Machine à faire remonter les bateaux & à briſer les glaces des rivières, par M. *Lavier*. Ac. Des. Sc. 1743. Hiſt. 167.

w) Machine pour remonter les bateaux, par M. *Martenot*. Machines. T. 2. p. 25.

x) *Idem* par M. *Duquet*. Mach. T. 2. p. 31.

y) *Idem* par M. *Chabert*. Mach. T. 2. p. 177.

z) *Idem* par M. *Drouet*. Mach. T. 4. p. 43.

a) *Idem* par M. *Boulogne*. Mach. T. 4. p. 203.

b) *Idem* par M. *Caron*. Mach. T. 4. p. 213.

c) *Idem* par M. *Duquet*. Mach. T. 5. p. 95.

d) *Idem* par M. *le Comte de Saxe*. Mach. T. 6. p. 37.

e) *Idem* par M. *Duvivier*. Mach. T. 6. p. 195.

f) Pont de bateaux, par M. *Dubois*. Mach. T. 5. p. 13.

g) Moyens de garantir du naufrage des bateaux qui paſſent ſous les ponts, par M. *Figuiere*. Mach. T. 3. p. 119.

h) Méthode pour garantir du naufrage les bateaux qui paſſent ſous le pont du S. Eſprit par M. *Figuiere*. Ac. Des. Sc. 1717. Hiſt. 84.

i) Obſervation ſur un pont de batteaux qui qui peut s'ouvrir, préſenté par M. *Dubois*. Ac. Des. Sc. 1727. Hiſt. 142.

k) Cabeſtan pour l'uſage des vaiſſeaux, par M. *de la Magdelaine*. Mach. T. 2. p. 3.

l) Moyen d'arrêter & de lâcher aiſement les cables ſur lesquels on tire, par M. *Perrault*. Mach. T. 1. p. 45.

m) Moyen pour faire monter un grand vaiſſeau ſur la cale telle qu'elle eſt conſtruite dans le port de Toulon, ſans ſe ſervir d'aucunes machines, par M. *de la Hire*. Ac. Des. Sc. 1703. p. 299.

n) Moyen de mettre un vaiſſeau ſur la cale telle quelle eſt conſtruite dans le port de Toulon, par M. *de la Hire*. Mach. T. p. 69.

o) M. *Dalême*, propoſe de coller aux grands vaiſſeaux avec la bray ou contoy qui ſert à carener, du plomb d'abord fondu épais & enſuite forgé mince, pour les défendre des vers. Ac. Des. Sc. 1706. Hiſt. 140.

p) Reponſe aux remarques de M. de Lagny ſur la conſtruction des cartes hydrographiques & des échelles de latitude, par *Chazelles*. Ac. Des. Sc. 1702. p. 150. Hiſt.

q) Conſtruction nouvelle & géometrique des cartes réduites & des échelles de latitude, par M. *de Lagny*. Ac. Des. 1703 p. 95. Hiſt. 92.

r) Suite de la conſtruction nouvelle & géométrique des échelles de latitude & des cartes réduites, par M. *de Lagny*. Ac. Des. Sc. 1703. p. 99. Hiſt. 92.

s) Précis du mémoire & des cartes données à former un ſupplément au Neptune oriental publié, par M. *d'Après de Mannevillette*. Ac. Des Sc. 1753. Hiſt. 285.

t)

t) Projet d'Obſervations aſtronomiques & hydrographiques pour parvenir à former pour la Mediterranée, une ſuite de cartes exactes accompagnées d'un portulan, ſous le titre de Neptune françois. Second volume, par M. *de Chabert*. Ac. Des. S. 1759. p. 484. Hiſt. 217.

u) Memoire ſur l'état actuel de l'entrepriſe pour la rectification des cartes marines de la Mediterranée, & pour la formation d'un ſecond volume de Neptune françois, avec la deſcription d'un nouveau moyen d'établir promptement dans ſa vraie directions l'inſtrument des paſſages au méridien pendant les voyages aſtronomiques par mer par M. *de Chabert*. Ac. Des. Sc. 1766. p. 384. Hiſt. 123.

v) De la meilleure manière de meſurer ſur mer le chemin d'un vaiſſeau, indepen-damment des obſervations aſtronomiques par M. le Marquis *Poleni*. Prix. T. 2. Mem. 8.

w) Machine pour meſurer le chemin que fait un vaiſſean, par M. *Dubuiſſon*. Mach. T. 6. p. 87.

x) Horloge pour meſurer le chemin d'un vaiſſeau, par M. *Pourchef*. Mach. T. 3. p. 203.

y) Nouveau compas de variation préſenté par M. *Lemaire* fils. Ac. Des. Sc. 1747. Hiſt. 126.

z) Précis de l'art de la corderie ou traité de la fabrique des manoeuvres, publié par M. *Duhamel*. Ac. Des. Sc. 1746. Hiſt. 116.

a) Mémoire ſur les operations nommées corrections par les pilotes; avec diverſes, remarques qui peuvent être utiles dans les parties pratiques des mathematiques, par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1752. p. 1. Hiſt. 125.

b) Recherches mecaniques & aſtronomiques ſur la meilleure manière de trouver l'heure en mer par obſervation, ſoit dans le jour, ſoit dans les crépuſcules, & ſurtout la nuit quand on ne voit pas l'horiſon, par M. *Daniel Bernoulli*. Prix. T. 6. Mem. 2.

c) Eclairciſſemens ſur le problême de la mâture des vaiſſeaux, par M. *Bouguer*. Ac. Des. S 1745. p. 309.

d) De la mâture des vaiſſeaux, par M. *Bouguer*. Prix. T. 1. Mem. 8.

e) Reflexions ſur la mâture des vaiſſeaux. Memoire en latin. Prix. T. 2. Mem. 1.

f) De la mâture des vaiſſeaux par M. *le Camus*. Prix. T. 2. Mem. 2.

g) Précis d'un voyage entrepris pour la verification de quelques inſtrumens deſtinés à determiner les longitudes en mer, par M. le Marquis *de Courtanvaux*. Ac. Des. Sc. 1767. Hiſt. 120.

h) Obſervation ſur la recherche des longitudes en mer, par M. *Caſſini*. Ac. Des. Sc. 1722. Hiſt. 96.

i) Obſervation ſur une méthode pour trouver les longitudes ſur mer. Ac. Des. Sc. 1724. Hiſt. 95.

k) Mémoire ſur l'obſervation de la longitude en mer, par le moyen de la lune, par M. l'Abbé *de la Caille*. Ac. Des. Sc. 1759. p. 63. Hiſt. 166.

l) Analyſe du mémoire ſur l'obſervation des longitudes en mer, publié par M. *de Charnières*. Ac. Des. Sc. 1767. Hiſt. 131

m) De la méthode d'obſerver exactement ſur mer la hauteur des Aſtres par M. *Bouguer*. Prix. T. 2. Mem. 4.

n) Nouvelle méthode de prendre les hauteurs en mer avec une montre ordinaire, par M. *Parent*. Ac. Des. Sc. 1703. Hiſt. 87.

o) Obſervation ſur un inſtrument pour obſerver les hauteurs du Soleil en mer, préſenté par M. *de Montigny*. Ac. Des. Sc. 1728. Hiſt. 109.

p) Machine pour prendre hauteur en mer, par M. *Meynier*. Mach. T. 4. p. 71.

q) Obſervation ſur une horloge pour meſurer le tems en mer, par M. *Sully*. Mach. T. 4. p. 75.

r) Obſervation ſur un inſtrument pour prendre hauteur en mer, par M. *de Montigny*. Mach. T. 5. p. 57.

s) Machine pour ſuſpendre des Inſtrumens en mer par M. *de Montigny*. Mach. T. 5. p. 59.

t) Obſervation ſur un inſtrument pour prendre hauteur en mer par M*** Mach. T. 5. p. 97.

u) Nouvel inſtrument pour obſerver les hauteurs en mer par M. *Grand-Jean de Fouchy*. Mach. T. 6. p. 79.

v) Inſtrument pour prendre hauteur en mer par M. *Quereineuf*. Mach. T. 6. p. 117.

w) Eſſay de la montre marine de M. *le Roy*. Ac. Des Sc. 1767. Hiſt. 125.

x) Relation du voyage de M. *Caſſini*, fils, fait par ordre du Roi pour examiner les montres marines de M. *le Roy*, l'ainé. Ac. Des. Sc. 1769. Hiſt. 102.

y) Obſervation ſur une montre pour la mer par M. *Sully*. Mach. T. 3. p. 93.

z) De l'uſage de l'Aſtronomie dans la navigation par M. *Caſſini*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 8. p. 1.

a) Precis de la théorie de la manoeuvre des vaiſſeaux, reduite en pratique, ou les principes & les règles pour naviguer le plus avantageuſement qu'il eſt poſſible par M. *Pitot*. Ac. Des. Sc. 1731. Hiſt. 81.

b) Précis du nouveau traité de navigation, contenant la théorie & la pratique du pilotage publié par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1753. Hiſt. 272.

c) Precis d'un voyage en Amerique, pour determiner les longitudes ſur mer avec un eſſai geographique ſur la poſition de pluſieurs iſles, & autres lieux de l'Océan Atlantique, accompagné de quelques obſervations concernant la navigation, par M. *Pingré*. Ac. Des. Sc. 1770. p. 487. Hiſt. 97.

d) Memoires ſur la Navigation de France anx Indes par M. *Daprès De Mannevillette*. Savans Etrangeres. T. 5. p. 190.

e) Précis d'un ouvrage publié par M. *Duhamel* ſur les moyens de conſerver la ſanté des équipages des vaiſſeaux, avec la maniére de purifier l'air des ſalles des hopitaux, & une courte deſcription de l'hopital Saint. Louis de Paris. Ac. Des. Sc. 1759. Hiſt. 148.

f) Memoire ſur la corruption de l'air dans les vaiſſeaux, & ſur les moyens d' y remédier par M. *Bigot de Morogues*. Savans Etrangeres T. 1. p. 394.

g) Eſſai d'une nouvelle théorie de la manoeuvre des vaiſſeaux, par M. *Bernouilli*. Ac. Des Sc. 1714. Hiſt. 107.

h) Précis du traité du navire, de ſa conſtruction & de ſes mouvemens, publié par M. *Bouguer*. Ac. Des Sc. 1746. Hiſt. 112.

i) Solution des principaux problêmes de la manoeuvre des vaiſſeaux, par M. *Bouguer*. Ac, Des Sc. 1754. p. 342. Hiſt. 91.

k) Second mémoire ſur les principaux problêmes de la manoeuvre des vaiſſeaux par M. *Bouguer*. Ac. Des Sc. 1755. p. 355. Hiſt. 83.

l) Précis du traité de la manoeuvre des vaiſſeaux publié par M. *Bouguer*. Ac. Des. Sc. 1757. Hiſt. 165.

m) Nouvelle ſolution de quelqucs problêmes ſur la manoeuvre des vaiſſeaux qui ſe trouvent dans le volume de l'Acad. de 1754. par M. *Clairaut*. Ac. Des Sc. 1760. p. 171. Hiſt. 141.

n) Analyse de l'eſſai ſur la théorie & la pratique des mouvemens du navire, & des evolutions navales publié par M. *Bourdé de Villehuet*. Ac. Des. Sc. 1765. Hiſt. 91.

o) Obſervation ſur l'organiſation des vers qui rongent les navires, par M. *Deslandes*. Ac. Des. Sc. 1720. Hiſt. 26.

p) Obſervation ſur des balanus, & des pinnes-marines attachées contre le bois d'un vaiſſeau par M. *Deslandes*. Ac. Des. Sc, 1724. Hiſt. 35.

q) De-

q) Deſcription d'une nouvelle eſpèce de ver qui ronge les bois & les vaiſſeaux obſervée au Senégal, par M. *Adanson*. Ac. Des. Sc. 1759, p. 249, Hiſt. 15.

r) Nouvelle invention pour préſerver des vers les corps des vaiſſeaux, par M. *Phil. Howard*. Colect. T. 6. p. 98.

s) Projet pour lancer les vaiſſeaux à la mer avec plus de facilité que dans la pratique ordinaire, par M. *Gallon*. Ac. Des. Sc. 1731. Hiſt. 90.

t) Obſervation ſur des rames à l'uſage des galères & des vaiſſeaux. préſentées par M. *Babut*. Ac. Des. Sc. 1762. Hiſt. 192.

u) Relation des travaux faits pour relever le navire le Tojo, galion d'Eſpagne, coulé bas le 10 Octobre 1702, dans la rade de Redondelle baie de vigo; relevé le 27 Sept. 1741. & mis à terre, le 6 Fevrier 1742. par M. *Goubert*. Savans Etrangeres. T. 2. p. 501.

v) Manoeuvre imaginée & employée pour retirer une carcaſſe de navire qui étoit echouée dans le chenal au bout de la foſſe, depuis 80 ans & qui y gênoit beaucoup la navigation de la Loire au-deſſous de Nantes; par M. *Bonvoux*. Savans Etrangeres. T. 5. p. 392.

w) Manière dempecher les vaiſſeanx de ſe briſer lorſqu'ils échouent, par M. *Huyghens*. Mach. T. 1. p. 73.

x) Manière de relever les vaiſſeaux ſubmergés par M. le Baron *De Redingues*. Mach. T. 1. p. 203.

y) Machine pour tirer les vaiſſeaux à terre par M. *du Mé*. T. 2. p. 9.

z) Manière de tirer les vaiſſeaux à terre par M. *Blanchart*. Mach. T. 2. p. 55.

a) Machine pour tirer les vaiſſeaux à terre comme elle ſe pratique à Breſt, par M. *Blanchart*. Mach. T. 2. p. 57.

b) Manière de charger & de deſcharger un vaiſſeau par le P. *Reſſin*. Mach. T. 3. p. 29.

c) Application de la mécanique du chariot. à voiles à un vaiſſeau, par M. *Duquet*. Mach. T. 3. p. 41.

d) Obſervation ſur une machine pour meſurer le chemin que fait un vaiſſeau en mer, par M. *Pourchef*. A. Des. Sc. 1719. Hiſt. 81.

e) Deſcription d'une machine pour meſurer la viteſſe des eaux courantes & le ſillage des vaiſſeaux, par M. *Pitot*. Ac. Des. Sc. 1732. p. 363. Hiſt. 103.

f) Obſervation ſur une nouvelle conſtruction de loch, avec des remarques ſur l'uſage des autres inſtrumens qui peuvent ſervir à meſurer le ſillage des vaiſſeaux, par M. *Bouguer*. Ac. Des Sc. 1747. p. 644. Hiſt. 96.

g) Analyſe de l'abrégé du pilotage, publié par M. *le Monnier*. Ac. Des. Sc. 1766. Hiſt. 127.

h) Moulin pour faire agir les pompes d'un navire par M. *du Quet*. Mach. T. 2. p. 135.

i) Obſervation ſur un nouveau ponton pour curer les ports de mer, par M. *de la Balme*. Ac. Des. Sc. 1718. Hiſt. 74.

k) Machine pour nettoyer les ports par M. *Gouffé*. Mach. T. 2. p. 63.

l) Machine pour nettoyer les ports. Mach. T. 3, p. 167.

m) Machine pour curer les ports par M. *Guyot*. Mach. T. 6. p. 163.

n) Du ſolide de la moindre reſiſtance, Lemme: déterminer le ſolide qui étant mû dans un fluide ſuivant la direction de ſon axe, y éprouvera la moindre reſiſtance par M. *de S. Jacques de Silvabelle*. Savans Etrangeres. T, 3. p. 638.

o) De l'action de l'eau ſur le fond d'un vaiſſeau plus large en bas qu'en haut par M. *Varignon*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 10. p. 10.

p) Moyen de prévenir la corruption de l'eau embarquée ſur un vaiſſeau par M. *Deſlandes*. Ac. Des. Sc. 1722. Hiſt. 9.

q) Eſſai ſur la manière de conſerver à la mer l'eau potable dans les voyages de long

Cours par M. *de Cosſigny*. Savans Etrangeres. T. 6. p. 94.

r) Alterations qu'éprouve l'eau douce tranſportée par la mer. Collect. T. 6. p. 159.

s) Experience pour deſſaler l'eau de la mer Ac. Des. Sc. 1666. T. 1. p. 34.

t) Obſervation ſur l'eau de la mer deſſalée par precipitation, par M. *de St. Hilaire*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 1. p. 208.

u) Manière de deſſaler l'eau de la mer par M. *Boyle*. Ac. Des. Sc. 1666. T. 1. p. 250.

v) Moyen de rendre l'eau de la mer potable par M. *Hauton*. Collect. T. 6. p. 60.

w) Eau de la mer rendue douce par la congelation, par M. *Reyer*. Collect. T. 6. p. 471.

x) Machine pour deſſaler l'eau de la mer, par M. *Gautier*. Mach. T. 3. p. 149.

y) Experiences ponr connoître ſi la force des cordes ſurpaſſe la ſomme des forces des fils qui compoſent ces mêmes cordes par M. *de Reaumur*. Ac. Des Sc. 1711. p. 6. Hiſt. 82.

z) De la force des cordes p. M. M. *Erikſon* & *Polhem*. Collect. T. 11. p, 200.

a) Machine pour faire voguer une galère, par M. *le Comte De Saxe*. Mach. T. 5. p. 127.

b) Machine pour faire mouvoir les rames d'une galère, par M. *Limouſin*. Mach. T. 6. p. 103.

c) Obſervation ſur un inſtrument pour obſerver les hauteurs en mer, préſenté par M. *Quereineuf*. Ac. Des. Sc. 1732. Hiſt. 119.

d) Deſcription & uſage d'un nouvel inſtrument, pour obſerver en mer les hauteurs & les diſtances des aſtres par M. *Grand-Jean de Fouchy*. Ac. Des. Sc. 1740. p. 468.

e) Inſtrument pour prendre hauteur en mer par M. * * * Mach. T. 5. p. 97.

f) De la meilleure manière de trouver l'heure en mer par obſervation ſoit dans le jour, ſoit dans les crépuſcules, & ſur tout dans la nuit quand on ne voit pas l'horiſon Prix. T. 6. Mem. 3.

g) Memoire ſur la meilleure manière de trouver l'heure en mer par obſervation ſoit dans le jour, ſoit dans les crépuſcules & ſur-tout la nuit quand on ne voit pas l'horiſon. Prix. T. 6. Mem. 5.

h) Obſervation ſur une horloge pour prendre une juſte meſure du tems en mer, preſentée par M. *Sully*. Ac. Des Sc. 1724. Hiſt. 94.

i) Obſervation ſur une horloge d'une demi-minute pour l'opération du lok, préſentée par M. *Gourdain*. Ac. Des Sc. 1743, Hiſt. 172.

k) Horloge à double pendule pour la marine par M. *Duterre*. Mach. T. 5. p. 79.

l) Reponſe de M. de *Lagny* aux remarques de M. Chazelles ſur ſon memoire hydrographique. Ac. Des. Sc. 1704. p. 200.

m) Précis d'un voyage entrepris pour la verification de quelques inſtrumens deſtinés à determiner les longitudes ſur mer par M. *de Courtanvaux*. Ac. Des. Sc. 1767. Hiſt. 120.

n) Jaugeage d'un navire ellipſoïde par M. *Varignon*. Ac. Des. Sc. 1721. p. 44. Hiſt. 43.

o) Remarques ſur le jaugeage des navires par M. *de Mairan*. Ac. Des Sc.

p) Inſtruction abrégée, & méthode pour le jaugeage des navires avec un exemple figuré, & des Remarques pour la pratique par M. *de Mairan*. Ac. Des Sc. 1724. p. 227.

q) Obſervation ſur le jaugeage des vaiſſeaux. Ac Des. Sc. 1666 T. 1. p. 243.

r) Reflexions qui tendent à ſavoir par quelles obſervations on peut déterminer le plus ſurement & le plus commodément l'heure qu'il eſt en mer, tant le jour & la nuit que dans le crépuſcule. Prix. T. 6. Mem. 2.

s) Obſervation ſur une methode pour trouver les longitudes en mer. Ac. Des. Sc. 1724 Hiſt. 95.

t) Obſervation ſur une machine pour deſſaler l'eau de la mer p. M. *Gautier*. Ac. Des Sc. 1717. Hiſt. 85.

u) Ob-

u) Obſervation ſur une machine propre à meſurer la viteſſe des eaux courantes & le ſillage des navires par M. *Brouckner*. Ac. Des. Sc. 1750. Hiſt. 169.

v) Obſervation ſur une machine pour nettoyer des ports, préſentée par M. *Dubois*. Ac. Des. Sc. 1727. Hiſt. 70.

w) Obſervation ſur une machine à nettoyer les ports de mer et les grands canaux, préſentée par M. *Guyot*. Ac. Des. Sc. 1733. Hiſt. 98.

x) Obſervation ſur des machines pour retirer un navire coulé à fond par M. *Goubert*. Ac. Des. Sc. 1742. Hiſt. 135.

y) Obſervation ſur une machine à nettoyer les ports, préſentée par M. *Macary*. Ac. Des. Sc. 1744. Hiſt. 62.

z) Obſervation ſur une machine à curer les ports & les rivières par M. *Lavier*. Ac. Des. Sc. 1745. Hiſt. 81.

a) Eſſai ſur une nouvelle théorie de la manoeuvre des vaiſſeaux, par M. *Bernouilli*. Ac. Des. Sc. 1714. Hiſt. 107.

b) Precis du calendrier aſtronomique, ou état du ciel à l'uſage de la marine publié par M. *Pingré*. Ac. Des. Sc. 1753. Hiſt. 256.

c) Remarques ſur la différente manière de voguer des rames ordinaires & des rames tournantes, nouvellement propoſées par le ſieur *Duguet*, par M. *Chazelles*. Ac. Des. Sc. 1702. p. 98.

d) Traité de la loxodromie tracée ſur la véritable ſurface de la mer par M. *de Maupertuis*. Ac. Des. Sc. 1744. p. 462.

e) Experiences ſur la reſiſtance des fluides par le Chevalier *de Borda*. Ac. Des Sc. 1763. p. 358. Hiſt 118.

f) Experiences ſur la reſiſtance des fluides. Par le Chevalier *De Borda*. Ac. Des. Sc. 1767. p. 495. Hiſt. 145

g) Operations faites tant à Bord de la Fregate du Roi la Flore, qu'en differens ports ou rades d'Europe. d'Afrique et d'Amerique. Pour la verification des Inſtrumens & des Methodes relatives à la determination des Longitudes ſur mer & à d'autres objets concernant la Navigation par Mrs. Le Chevalier *de Borda*, *Pingré* & *de Verdun*. Ac. Des. Sc. 1773. p. 258.

Die Inſtrumente welche unterſucht worden, ſind folgende: 1) L'octant & le Sextant Anglois. 2) Montre Marine de M. Berthoud, de M. Leroy, de M. Arſandaux. 3) Pendule de M. Bieſta. 4) Mégamètre de M. de Charnieres. 5) Lunette de M. l'Abbé Rochon. 6) Chaiſe marine de M. Fyot.

Alsdenn folgen etliche Bemerkungen über die Schiffskunſt, als: 1) Des Méthodes pour determiner les Latitudes ſur mer. 2) Methodes pour déterminer les Longitudes ſur mer. 3) Du relèvement des Côtes & des Sondes. 4) Du Caſernè ou Table de Loch. 5) Du Loch. 6) Des Courans. 7) Du Compas de mer.

h) Nouvelles Expériences ſur la réſiſtance des fluides, Par M. l'Abbé *Boſſut*. Ac. Des. Sc. 1778. p. 353.

i) Eſſai d'une Théorie de la réſiſtance qu'éprouve la proue d'un vaiſſeau dans ſon mouvement. Par M. *Léonhard Euler*. Ac. Des. Sc. 1778. p. 597.

k) Sur un moyen de renouveller l'air dans les bâtimens par M. *le Roi*. Ac. Des. Sc. 1780. Hiſt. 12.

l) Sur le renouvellement de l'air dans les vaiſſeaux par M. *de Bori*. Ac. Des. Sc. 1780. p. 111. Hiſt. 13.

m) Memoire ſur l'uſage des Horloges marines, relativement à la Navigation, & ſur tout à la Geographie, où l'on détermine la différence en longitude de quelques points des îles Antilles & des Côtes de l'Amerique ſeptentrionale, avec le Fort-royal de la Martinique, ou avec le Cap-francois de Saint-Domingue, par des Obſervations faites pendant la campagne de M. le Comte d'Eſtaing, en 1778 & 1779. & celle de M. le Comte de Graſſe en 1781 & 1782. Par M. le *Marquis de Chabert*. Ac. Des Sc. 1783. p. 49.

Abhand-

Abhandlungen

aus den

Philoſophical Tranſactions of the Royal Society of London. Vol. I. - Vol. LXXXI.

vom Jahr 1665—1792.

---

n) A table shewing to what degree air is compreſſible in ſea-water, from the depth of 1 foot to 1947 feet; Tranſact. Vol. VI. p. 2192. Abridgment. Vol. II. p. 201.

o) The deſcription of a new quadrant for taking altitudes, without an horizon, either at ſea or land *Elton*. Tranſ. Vol. XXXVII. p. 273.

p) Accouut of a ſpirit-level to be fixed to a quadrant for taking a meridional altitude at ſea when the horizon is not viſible *Hadley*. Tranſ. Vol. XXXVIII. p. 176. Abr. Vol. VIII. p. 357.

q) A deſcription of a water-level to be fixed to Davis's quadrant for taking the ſun's altitude at ſea in thik and hazy weather without an horizon *Leigh*. Tranſ. Vol. XL. p. 413. Abr. Vol. VIII. p. 360.

r) The deſcription and uſe of an apparatus, added as an improvement to Davis's quadrant, conſiſting of a mercurial level, for taking the co-altitude of ſun or ſtar at ſea, without the uſual aſſiſtance of the ſenſible horizon, which frequently is obſcured. *Leigh*. Tranſ. Vol. XL. p. 417. Abr. Vol. VIII. p. 302.

s) A new method of finding time by equal altitudes *Aubert*. Tranſ. LXVI. p. 92.

t) An account of the apparatus applied to the equatorial inſtrument, for correcting the errors ariſing from the refraction in altitude. *Dollond*. Tranſ. Vol. LXIX. p. 332.

u) An account of Mr. Thomas Godfreys improvement of Davis's quadrant transferred to the mariner's bow. *Logan*. Tranſ. Vol. XXXVIII. p. 441. Abr. Vol. VIII. p. 366.

v) The force of fired gun-powder and the initial velocities of cannon-balls, determined by experiments: from which is alſo deduced the relation of the initial velocity to the weight of the shot and the quantity of powder *Hutton*. Tranſ. Vol. LXVIII. p. 50.

w) A deſcription of a mariner's compaſs contrived by *Gowin Knight*. Tranſ. Vol. XLVI. p. 505. Abr. Vol. X. p. 689.

x) Some remarks on the variation of the magnetical compas, pubilſhed in the memoirs of the Academi of Sciences, with regard to the general chart of thoſe variations made by E. Halley, as alſo concerning the true longitude of the Magellan Straights. Tranſ. Vol. XXIX. p. 165. Abr. Vol. IV. pr. 453.

y) A ſhort diſſertation on maps and charts. *Mountaine*. Tranſ. Vol. L. p. 563.

z) Re-

z) Remarks on the cenſure of Mercator's chart in a poſthumous work of Mr. Weſt of Exeter. *Dunn.* Tranſ. Vol. LIII. p. 66.

a) A defence of Mercator's chart againſt the cenſure of Mr. Weſt. *Mountaine.* Tranſ. Vol. LIII. p. 69.

b) Undertakings concerning the variation of the magnetical compaſs, and the inclination of the inclinatory needle, as the reſult and concluſion of 38 years magnetical ſtudy. *Bond.* Tranſ. Vol. VIII. p. 6065. Abr. Vol. I. p. 587.

c) A theory of the variation of the magnetical. Compaſs *Halley.* Tranſ. Vol. XIII. p. 208. Abr. Vol. II. p. 610.

d) The variation of the compaſs, or the magnetical needle, in the Atlantick and Ethiopick Oceans 1706. *Maxwell.* Tranſ. Vol. XXV. p. 2433.

e) Some remarks on the variations of the magnetical compaſs, publiſhed in the Memoirs of the academy of Sciences, with regard to the general chart of thoſe variations made by E. Halley; as alſo concerning the longitude of the Magellan Streights. *Halley.* Tranſ. Vol. XXIX. p. 165. Abr. Vol. IV. p. 453.

f) The variation of the magnetical compaſs obſerved in a paſſage from Cape St. Lucar in California, to the iſle of Guan, or Guana, one of the Ladrones; with ſome remarks thereon. *Rogers.* Tranſ. Vol. XXXI. p. 173. Abr. Vol. VI. p. 2. 286.

g) A new and exact table, collected from ſeveral obſervations taken from the year 1721. to 1729. in nine voyages to Hudſon's Bay, in North America: ſhewing the variation of the compaſs according to the latitudes and longitudes accounting the Longitude from the meridian of London. *Middleton.* Tranſ. Vol. XXXVII. p. 71. Abr. p. 300.

h) The uſe of a new azimuth compaſs for finding the variation of the compaſs, or magnetic needle, at ſea with greater eaſe and exactneſs than by any yet contrived for that purpoſe. *Middleton.* Tranſ. Vol. XL. p. 395. Abr. Vol. VIII. p. 374.

i) An account of ſome improvements of the mariner's compaſs, in order to render the card and needle propoſed by Dr. Knigth, of general uſe *Smeaton.* Tranſ. Vol. XLVI. p. 513. Abr. p. 693.

k) The variation of the compaſs; containing 1719 obſervations to, in, and from, the Eaſt Indies, Guinea, Weſt Indies, and Mediterranean, with the latitudes and longitudes at the time of obſervations. *Douglas.* Tranſ. Vol. LXVI. p. 18.

l) An account of the current of the tides about the orcades. *Anon.* Tranſ. Vol. VIII. p. 6139. Abr. Vol. II. p. 290.

m) A conjecture about an under current at the Streights mouth. *Thomas Smith.* Tranſ. Vol. XIV. p. 564. Abr. p. 288.

n) Of the currents at the Streigths mouth. *Anon.* Tranſ. Vol. XXXIII. p. 191. Abr. Vol. VI. p. 2. 171.

o) Obſervations upon the currents of the ſea at the Antilles of America. *Peyſſonel.* Tranſ. Vol. XLIX. p. 624.

p) - - Mediterranean, *Peyſſonel.* Tranſ. Vol. XLIX. p. 634.

q) - - Bizerty in Barbary 1724. *Peyſſonel.* Tranſ. Vol. XLIX. p. 635.

r) - - Marſeilles. *Peyſſonel.* Tranſ. Vol. XLIX. p. 637.

s) - - Bonne (called alſo Hipone) in Barbay. *Peyſſonel.* Tranſ. Vol. XLIX. p. 638.

t) A recommendation of Hadley's quadrant for ſurveying, eſpecially the ſurveying of harbours; together with a particular application of it to ſome caſes of pilotage. *Mitchell.* Tranſ. Vol. LV. p. 70.

u) Some remarks on the variation of the magnetical compaſs publiſhed in the memoirs of the Academy of Sciences with regard to the general chart of thoſe variations made

made by Halley; as alſo concerning the longitude of Magellan Straigths. *Anon.* Tranſ, Vol. XXIX. p. 165. Abr. Vol. IV. p. 453.

v) A true copy of a paper found in the handwriting of Sir Iſaac Newton, among the papers of the late Dr. Halley; deſcribing an inſtrument for obſerving the moon's diſtances from the fixed ſtars at ſea. *Newton.* Tranſ. Vol. XLII. p. 155. Abr. Vol. VIII. pag. 129.

w) An account of a new machine, called the marine ſurveyor, contrived for the menſuration of the way of a ſhip at ſea, more correctly than by the log, or any other method hitherto uſed for that purpoſe, toge. ther with ſeveral teſtimonials ſetting forth the uſefulneſs of this invention. *Saumarez.* Tranſ. Vol. XXXIII. p. 45. Abr. Vol. VII. p. 444.

x) A fourther account of a new machine called the marine ſurveyor, deſigned for the menſuration of the way of a ſhip at ſea, more certainly, than by the log at preſent in uſe, or any other method hitherto invented for that purpoſe. *Saumarez.* Tranſ. Vol. XXXVI. p. 45. Abr. Vol. VI. p. 456.

y) Inſtructions concerning the uſe of pendulum-watches for finding the longitude at ſea, together with a method of a journal for ſuch watches. *Huygens.* Tranſ. Vol. IV. p. 937. Abr, Vol. I. p 555.

z) An Inſtrument for ſeeing the ſun, moon or ſtars paſs the meridian of any place. Uſeful for ſetting watches in all parts of the world with the greateſt exactneſs, to correct ſun-dials, and to aſſiſt in the diſcovery of the longitudes of places. *Derham.* Tranſ. Vol. XXIV. p. 1578. Abr. Vol. IV. p. 464.

a) A method for determining the geographical longitude of places, from the appearance of the common meteors, called falling ſtars. *Lynn.* Tranſ. Vol. XXXV. p. 351. Abr. Vol. VI. p. 400.

b) A propoſal of a method for finding the longitude at ſea, within a degree or twenty leagues; with an account of the progreſs made therein, by a continued ſeries of accurate obſervations of the moon. *Halley.* Tranſ, Vol. XXXVII. p. 185. Abr. Vol. VI. p. 401.

c) A letter concerning the variation of the magnetic needle with a ſet of tables annexed, which exhibit the reſult of upwards of fifty thouſand obſervations in ſix periodic reviews from 1700 to 1756, and are adapted to every five degrees of latitude and longitude in the more frequented oceans. *Mountaine and Dodſon.* Tranſ. Vol. L. p. 329.

d) A Letter giving an account of obſervations at ſea for finding out the longitude by the moon. *Horſley.* Tranſ. Vol. LIV. p. 329.

e) A Propoſal of a method for meaſuring degrees of longitude upon parallels of the equator. *Mitchell.* Tranſ. Vol. LVI. p. 119.

f) A letter containing an eſſay of a new method of determining the longitude of places from obſervations of the eclipſes of Jupiters ſatellites. *Wargentin.* Tranſ. Vol. LVI. p. 278.

g) Of the meaſure and motion of running water. *Jurin.* Tranſ. Vol. XLI. p. 5. Abr. Vol. VIII. p. 282.

h) A letter deſcribing ſome additions and alterations made to Hadley's quadrant, to render it more ſerviceable at ſea. *Dollond.* Tranſ. Vol. LXII. p. 95.

i) Remarks on the Hadley's quadrant, tending principally to remove the difficulties which have hitherto attended the uſe of the bak-obſervatio n, and to obviate the errors that might ariſe from a want of parallelism in the two ſurfaces of the index glaſs. *Maſkelyne.* Tranſ. Vol. LXII. p. 99.

k) A Letter concerning the collection of ſecants, and the true diviſion of the meridians in the ſea-chart. *Wallis.* Tranſ. Vol. XV. p. 1193. Abr. Vol. I. p. 527.

l) Way

l) Way of making Sea-water ſweet. *Hauton.* Tranſ. Vol. V. p. 2048. Abr. Vol. II. p. 297. Circumſtances relating to the precedent invention. *Hauton.* Tranſ. Vol. II. p. 2049.

m) An account of Mr. Appleby's proceſs to make ſea water freſh with ſome experiments therewith. *W. Watſon.* Tranſ. Vol. XLVIII. p. 69.

n) An account of the diſtilling water freſh from ſea water by wood aſhes. *Chapman.* Tranſ. Vol. L. p. 635.

o) Some experiments upon a machine for meaſuring the way of a ſhip at ſea. *Smeaton,* Tranſ. Vol. XLVIII. p. 532.

p) A letter containing the reſult of obſervations of the diſtance of the moon from the ſun and fixed ſtars, made in a voyage from England to the iſland of St. Helena, in order to determine the longitude of the ſhip, from time to time; together with the whole proceſs of computation uſed on this occaſion. *Maſkelyne.* Tranſ. Vol. LII. p. 558.

q) Directions for ſeamen bound for voyages. *by the Royal Society.* Tranſ. Vol. I. p. 140. Abr. Vol. III. p. 631.

An Appendix to the directions. *by the Royal Society.* Tranſ. Vol. I. p. 147.

r) An accouut of the advantage of Virginia for building ſhips. *Anon,* Tranſ. Vol. VIII. p. 6015. Abr. Vol. III. p. 255.

s) A new way, by an Engliſh manufacture to preſerve the hulls of ſhips from the worm, &c. better for ſailing, and more cheap and durable than any ſheathing or graving hitherto uſed. *Bulteel.* Tranſ. Vol. VIII. p. 6192. Abr. Vol. I. p. 596.

t) An account of the manner of bendig planks in his Majeſty's yards at Deptford, &c. by a ſand-heat invented by Capitain Cumberland- *Cay.* Tranſ. Vol. XXXII. p. 175. Abr. Vol. VI. p. 467.

u) Method of preventing ſhips from leaking, whoſe bottoms are eaten by the worms. *Cook.* Tranſ. Vol. XLIII. p. 370. Abr. Vol. XI. p. 1391.

v) An account of the great benefit of ventilators, in many inſtances, in preſerving the health and Lives of people in ſlave and other tranſport ſhips. *Hales.* Tranſ. Vol. XLIV. p. 332.

w) Obſervations on the utility of ventilators in a ſhip. *Hales.* Tranſ. Vol. XLVII. p. 211.

x) An account of an extraordinary operation in the dok-yard at Portſmouth, *Robertſon.* Tranſ. Vol. L. p. 288.

y) Some ſuggeſtions concerning the preventing the miſchiefs which happen to ſhips, and their maſts, by ligthning. *W. Watſon.* Tranſ. Vol, LII. p. 629.

z) An account of the effects of ligthning on three ſhips in the Eaſt-Indies Aug. 1. 1750. *Veicht.* Tranſ. Vol. LII. p. 284.

a) An account of the appearance of lightning on a conductor, fixed from the ſummit of the main-maſt of a ſhip down to the water. *Winn.* Tranſ. Vol. XL. p. 188.

b) An account of a method for the ſafe removal of ſhips that have been driven on ſhore and damaged in their bottoms, to places (however diſtant) for repairing them. *Barnard.* Tranſ. Vol. LXX. p. 100.

c) Letter concerning ſome water-ſpouts he obſerved in the Mediterranean. *Stuart.* Tranſ. Vol. XXIII. p. 1077.

d) Letter concerning a water-ſpout obſerved by him in Yorkſhire. *De la Prime.* Tranſ. Vol. XXIII. p. 1248. Abr. Vol. IV. p. 2. 106.

e) Letter concerning a ſpout lately obſerved by him at Hatfield. *De la Prime.* Tranſ. Vol. XXIII. p. 1331. Abr. Vol. IV. p. 107.

f) Part of a letter, giving a relation of a wonderful fall of water from a ſpout upon the Moors in Lancaſhire. *Richardſon.* Tranſ. Vol XXX. p. 1097. Abr. Vol. IV. p. 108.

g) A deſcription of a new takle or combination of pullies. *Smeaton.* Tranſ. Vol. XLVII. p. 494.

h) A diſcourſe concerning the moſt ſeaſonable time of felling of timber; written

by the advice of S. Pepys. *Plott.* Tran Vol. XVII. p. 455. Abr. Vol. I. p. 589.

i) Letter concerning the difference of timber growing in different countries, and felled at different ſeaſons of the year. *Leeuwenhoek.* Tranſ. Vol. XVIII. p. 224. Abr. Vol. I. p. 592.

k) A letter containing a new manner of meaſuring the velocity of wind. *Brice.* Tranſ. Vol. LVI. p. 224.

l) Extract of a letter concerning the cauſes of ſeveral winds. *Garden.* Tranſ. Vol. XV. p. 1148. Abr. Vol. II. p. 129.

m) An hiſtorical account of the trade winds, and monſoons, obſervable in the ſeas between and near the tropiks, with an attempt to aſſign the phyſical cauſe of the ſaid winds. *Halley.* Tranſ. Vol. XVI. p. 153. Abr. Vol. II. p. 153.

n) Obſervations on Mr. Sutton's invention to extract foul and ſtinking air out of ſhips, with critical remarks upon the uſe of windſails. *W. Watſon.* Tranſ. Vol. XLII. p. 62. Abr. Vol. VIII. p. 630.

o) De methodo ſervandi ſanitatem in navi. *Jac. Cook.* Tranſ. Vol. XVI. p. 402.

Abhandlungen

aus der deutſchen Ueberſetzung der

Abhandl. der Königl. Schwed. Acad. der Wiſſenſch.

vom Jahr 1739—1790. 8vo. ſo zu Hamburg und Leipzig von 1749—1792 in 8vo. gedruckt.

---

p) Kurzer Begriff von der Stärke oder zuſammenhangenden Kraft der Seile und Tauen, wenn ſolche durchgängig gewöhnlicher Weiſe nach, zuſammen geſeilet werden, von *Nils Vallerius Erichson.* 1. Band. 1739. p. 61-77.

q) *Chriſt. Polhems*, Gedanken zu fernerer Beſtärkung des vom Hrn. *Vallerius* herausgegebenen Verſuches von Seilen. 1. Band. 1739. p. 77-81.

r) *Andr. Celſii*, Beurtheilung über ein in England unter dem Titel *The Longitude diſcovered by the eclipſes, occultations and conjunctions of Jupiters Planets*, herausgekommenes Buch, ſo vom Hrn. *Whiſton* herausgegeben. 2. Band. 1740. p. 219-224.

s) Von der Schwere eines Schiffs im Waſſer, und dem Raume, den es darinnen einnimmt. Durch *Gilbert Scheldou*, Schiffsbaumeiſter bey der königl. Admiralität zu Karlskrona. 3. Band. 1741. p. 198-208.

t) Vom Mittelpuncte der Schwere in einem Schiffe und deſſen vortheilhafter Stellung, in Abſicht auf die Fahrt des Schiffes, durch *Gilbert Scheldon*, Schiffsbaumeiſter. 4. Band 1742. p. 103-114.

u) Neue Art die gehörige Ladung in einem Schiffe durch Verſuche zu beſtimmen, daſs das Schiff vor dem Umfallen ſicher, und doch beweglich genug iſt. Von *Chriſtoph Polhem.* 5 B. 1743. p. 216-221.

v) Ma-

v) Machine zur Bewegung der Luft, erfunden und eingegeben von *Martin Triewald*. 6 B. 1744. p. 254-265.

w) Beſchreibung einer Hebewalze, womit hölzerne Gebäude, Schiffe und andere groſſe Laſten können gehoben werden, von *Gilbert Scheldon*. 9 Band. 1746. p. 45-48.

x) Unterſuchung die Eigenſchaften eines neuen Hebezeuges betreffend, das der Hr. Schiffsbaumeiſter *Scheldon* erfunden hat, und eine Hebewalze nennt, von *Pehr Elvius*. 9 Band. 1746. p. 48-60.

y) Unterſuchung wie die Lage des Mittelpunkts der Schwere, ein Schiff bequemer oder unbequemer machen kann, ſchief vor dem Winde zu ſegeln, durch *Pehr Elvius*. 9 Band. 1746. p. 247-252. vom Jahr 1747.

z) Von dem Mechaniſchen bey der Fahrt eines Schiffs und den Vorſchriften, welche dieſes das Schiff zu bauen und zu regieren giebt, durch *Pehr Elvius*. 9 Band. 1746. p. 263-272.

a) Art die wachſenden Grade der Breite auf Seecharten zu verzeichnen, von *Pehr Elvius*. 10 Band. 1748. p. 316-323.

b) Beſchreibung eines in Söderhamn gebaueten Moderprahms, erfunden von *Carl Knutberg*. 11 Band. 1749. p. 132-135.

c) Eine leichte Art Schiffsmodelle zu verfertigen, von *Gabr. Scheldon*. 13 Band. p. 291-293.

d) Von Maſchinen die Luft auf Schiffen abwechſelnd zu machen, von *Peter Wargentin*. 19 Band. 1757. p. 3-15.

e) Von den neueſten Erfindungen Abwechslung der Luft auf den Schiffen zu erhalten. 19 Band. 1757. p. 77-89.

f) Beſchreibung eines neuen Hebezeugs, (oder Spills) angegeben vom Abbé *Don Jaques Ventura*, Mathem. der Republik Venedig. 26 B. 1764. p. 192-200.

g) Bericht von *Harriſons* Verſuche, die Länge zur See zu finden. 27 B. 1765. p. 3-18.

h) Eine neue Luftpumpe, Abwechslung der Luft auf Schiffen zu erhalten. Erfunden und beſchrieben von *Jacob Ventura*, Mathem. Publico beym Arſenal zu Venedig. 28 Band. 1766. p. 217-227.

i) Eine Aeripila, Luftwechſel auf Schiffen zu erhalten. Erfunden und beſchrieben, von *Jacob Ventura*, Mathem. beym Arſenal zu Venedig. 28 B. 1766. p. 297-302.

k) Aufgabe, die gehörige Verhältniſs der Ruder zu finden, beſonders für Galeeren, von *Friedrich Chapman*, Schiffsbaumeiſter bey der königl. Galeerenflotte. 30 Band. 1768. p. 42-57.

l) Anmerkungen bey Verfertigung der Seile (Taue). Eingegeben von Hr. *Nils Pſilanderſchiold*, Admiral, Ritter des Schwerdtordens. 30 B. 1768. p. 129-135.

m) Von Schwedens Vortheilen und Schwierigkeiten bey der Schiffahrt, in Vergleichung mit andern Reichen, von *Joh. Weſterman*. 30 B. 1768. p. 301-322.

n) Gedanken über vorhergehenden Aufſatz, von *Fr. Chapman*, Schiffsbaumeiſter bey der Königl. Galeerenflotte. 30 Band. 1768. p. 323-326.

o) Noch fernere Anmerkungen über eben den Gegenſtand, von *Joh. Claſon*, Groshändler zu Stockholm. 30 B. 1768. p. 326-328.

p) *Joh. Carl Wilke*, von der Neigung der Magnetnadel, nebſt Beſchreibung zweener Neigungs-Compaſſe. 34 B. 1772. p. 285-303.

q) Ueber die richtige Art, die Höhe des Schwerpuncts eines Schiffes anzugeben, wenn es ſich im Waſſer befindet, völlig ausgerüſtet oder nicht, wofern man nur den Riſs hat, nachdem es gebauet iſt, von *Friedrich von Chapman*. 8ter Band der neuen Abhandlungen fürs Jahr 1787. p. 43-49.

Abhandlungen
aus den
Vaderlandſche Letter-Oeffningen.

Amſt. 8vo. Yntema en Tieboel. 1768—1785.

(Die beyden letzten a und b ſtehen in den Verhandelingen, uitgegeeven door de Hollandse Maatſchappy der Weetenſchappen te Haarlem. 1 — 24. Th. Haarlem 1755—1787. 8vo.)

---

r) Aanmerkingen over de Zeylagie en het Fatſoen der Schepen. 1. Deel 2de Stuk. 1768. p. 393-403 und 432-442. 1 Kupf.

s) Aanmerkingen over het Zeewater zoet te maaken. 2de Deel 2de Stuk. 1769. p. 43.

t) Concept over't opwinden van, en't vaſtmaaken der werktuigen aan gezonkene Schepen, Vaartuigen, enz. om namentlyk dezelven, op welke diepte zy gezonken zyn, met Zekerheid te omvatten, vaſt te maaken, en vervolgens op te winden 't zy door Cabels, of Kettingen. 2de Deels 2de Stuk. 1780. p. 343. 1 Kupf.

u) Beſchryving van een werktuig, geſchikt om de Schepen op eene nieuwe wyze te ſtuuren, dat hieromtrent veel voordeels ſchynt te belooven. 2de Deels 2de Stuk. 1780. p. 459-463. 1 Kupf.

v) Brief aan de uitgeevers der Vaderlandſche Letteroeffeningen, nopens eene verbetering der vuurbaakens. 1 Deel 2de Stuk. 1779. p. 213-216. 1 Kupf.

w) Concept, om de Spillen, waar mede het Anker wordt opgewonden, op's Lands Oorlog-Schepen, van meerder Nut te doen zyn; door eenige Verandering en Verbetering in dezelven te maken. 3de Deel 2de Stuk. p. 213-216. 1 Kupf.

x) Proeve genomen met de Zee-Horlogien van den Heer Ferdinand Berthoud. 5 Deel 2de St. p. 170-176. Dieſe Abhandl. iſt aus dem *Mercure de France.* Octob. 1770. überſetzt.

y) Berigt wegens een nieuw uitgevonden Werktuig, de Boutentrekker genoemd. 3 Deel 2de Stuk. 1774. p. 71-78. 1 Kupf. Die Erfindung dieſes Werkzeuges iſt von *Jan Roodenrys*, der 1773 dieſelbe bekannt gemacht hat. In demſelben Bande p. 472-473 ſteht noch ein Nader Berigt wegens een nieuw uitgewonden werktuig den Boutentrekker genaamd.

z) Bedenkingen over het Zwaarwigtige van het Capiteinſchap op de Oorlogſchepen. 6de Deel 2de Stuk. 1784. p. 136-140.

a) Verhandeling om Buiten den Middag op Zee de waare Middags-breedte te vinden, door *Cornelis Douwes.* 1ſte. Theil. 1755. p. 127-257.

b) Verhandeling van de Oorzaaken, Geneezing en Voorbehoeding der gewoone Ziekten van ons Scheepsvolk, 't geen naar de Weſt-Indien vaart, door *Salomon de Monchy.* 6de Deel 1ſte Stuk. 1761. p. 9-185.

Abhandlungen
aus den
Comment. Academiæ Scientiarum Imperialis Petropolitanæ.

Petropoli. 4to. 1728 — 1777.

---

c) Examen artificii navis a principio motus interno propellandi quod quondam ab acutiſſimo viro Jacobo Bernoulli eſt propoſitum Auctore. *L. Eulero.* Tom. I. Novi Commentarii 1747 & 1748. p. 106-124.

d) Remigii noviter inventi ad Naves onerarias promovendas deſcriptio. Auctore *C. G. Kratzenſtein.* Tom. II. 1749. p. 214-222.

e) Solutio novi cujusdam problematis Aſtronomici in uſum precipue Nauticum propoſiti in diſſertatione de progreſſu artis nauticæ in determinanda maris & longitudine & latitudine. Auctore. *A. N. Griſchow.* T. V. 1754 und 1755. p. 417-466.

f) Dilucidationes de reſiſtentia fluidorum. Auctore *L. Eulero.* T. VIII. 1760 und 1761. p. 197-230.

g) Diſſertatio inſtrumenti cujusdam nautis barometri ad inſtar inſervituri. Auctore *Jo. Ernſt Zeihero.* T. VIII. 1760 und 1761. p. 274-279.

h) Acus nauticæ novæ deſcriptio. Auctore *J. E. Zeihero.* T. VIII. 1760 und 1761. p. 284-286.

i) De viribus remorum novæ ſpeciei eorumque comparatione cum remis ordinariis. Auctore *W. L. Krafft.* T. XX. 1775. p. 343-355.

k) Obſervationes circa methodum inveniendi Longitudinem loci ex obſervata diſtantia lunæ a ſtella fixa. Auctore *Lexell.* Pars Poſterior 1777. p. 343-359.

Anhang

Anhang

von Büchern und Manuſcripten.

l) Gaſpar da Coſta de Ataide, Arte das Armas navaes &c. Mſc. fol.

m) Gaſpar Manoel Roteiro da carreira da India &c. Mſc.

n) Gaſpar Moraes de Macedo Roteiro da carreira da India &c. Mſc.

o) Luiz da Fonceca Coutino Arte de Agulha fixa e do modo de ſaber por ella a Longitude. Mſc.

p) Manoel de Meſquita Preſtello Roteiro do Cabo de Boa Eſperanza até o dos Correntes. ſteht in Manoel Pimentel Arte de navegar. p. 146.

q) Diogo Alfonſo Piloto Roteiro de Portugal para a India. Mſc. fol.

r) Diogo Botelho Pereira Carta de Marear. Mſc.

s) Domingos Franco Nova derrota para a Navegaçam do Maranham, befindet ſich in Mariz Carneiro Regimento de pilotos.

t) Domingos Martins Reys. Roteiro da Coſta do Brazil e Maranhaõ. Mſc. fol.

u) Duarte Abreu Vieira. Tratado da Navegaçaõ.

v) Paumier de Grenteſmil. Exercitationes ad optimos fere auctores græcos.

Der Verfaſſer berührt in dieſem Buche unter andern verſchiedenes von den Schiffen der Alten.

w) Exercizerne til Söes. Mſc.

x) Ch. Arbuthnot Diſſertation concerning the navigation of the ancients.

y) Göze Schiffer-Catechismus.

z) Plan ter verbeteringe van Neerlands Zeewezen. Amſt. by D. Schuurman. 86 S. 8vo. ungefähr im J. 1770.

a) Korte Onderwysingen in de Mond Examen. Zynde all het gene een Stuurman nodig is te weten van het loopen der Stroomen, Banken, Vuuren, Dieptens, Riffen en Plaaten, als mede goede Ankergronden, de Winden uit Texel na de Indien het verbeteren der Compaſſen, nog nooit voor dezen in het ligt geweeſt, door eygen ondervinding opgeſtelt, in korte Vragen en Antwoorden. Door een voornaam Liefhebber der Zeevaart. Amſt. by F. Orzanti. 72 S. 8vo. ungefähr im J. 1770.

b) Eenvoudige teffens naukeurige manier om de Lengte op Zee te vinden. Zakelyk uit het Franſch en Engelſch vertaald, uitgebreid en gemaklyk gemaakt, ten dienſte der Stierlieden. Door *W. A. Willems*. Middelb. hy Levinus Moens. 10 S. 4to.

Es iſt dieſes die Bordaſche Methode, ſo wie De la Lande ſie in der Connoiſsance des Temps vom J. 1775. vorgetragen hat. Der Verfaſſer räth dabey an, bey der Beobachtung einen Octanten oder Sextanten mit einem Fernrohr zu gebrauchen, deſſen Vortheile er ſchon vor einigen Jahren in ſeinen *Aantekeningen over't Engelſch Oktant met een Artificieelen Horizon door B. Martin.* (*Uitgezogte Verhandelingen VIII. Deel. Amſt, by F. Houttuyn* 1763.) gezeigt hatte.

c) Afbeeldingen van Schepen in XVI. Bladen door *S. van der Meulen*. Amſt. P. Schenk.

d) Af-

d) Afbeelding van de voornamſte Schepen der weereld in XXI Platen. Amſt. R. en J. Ottens. Folio.

e) *J. Colom* Onderrigting in de Konſt der Zeevaart. 2 Deelen. 4to.

f) *J. Colom* over de Globen, 4to.

g) *J. Colom* nieuw Graadboek.

h) *J. A. van Dam* wiskonſtige Rekening om de breedte van den Aardkloot te vinden. Amſt. Wed de Loots en J. Swigters. 4to.

i) *A. Duym* Inſtructie tot het Scheepsboekhouden. Amſt. Wed de Loots en J. Swigters. Fol.

k) *Du Hamel du Monceau* Book der gezondheit voor de Zeevaarenden met pl. Amſt. G. Warnars. 8vo.

l) *Pieter van Hellingwerf* Vermaak der Zeelieden of Stuurmans Regel. Amſt. de Wed. Loots en J. Swigters. 8vo.

m) *Mr. Simon van Leeuwen* over de Ordonnantie van Aſſurantie en Avaryen van Amſterdam, Rotterdam en Zeeland. Amſt. J. van Keulen en Zoonen. 8vo.

n) *J. Lulofs* Brief aan M. Semeens over het middel om door Compaſſen de lengte op Zee te vinden. Leiden Wed. A. Honkoop. 8vo.

o) *K. Redelykheit* Beſchrywing en Afbeelding eener nieuw uitgevonden Diep-Machine. Amſt. Yntema en Tiboel 's Hage. H. C. Gutteling. Folio. iſt wahrſcheinlich 1778. gedruckt.

p) *Nic. Witſen* XXX Platen van vreemde Vaartuigen. Amſt. M. Schalekamp. Folio.

q) Mathematical Manual of Navigation, Gunnery, Dialling &c. By *Henry Phillips.*

r) The rule of Proportion explained in Navigation &c. *By Edm. Wingate.*

s) The ſeaman's new Kalender by *William Leybourn.*

t) The ſeaman's Tutor. By *Peter Perkins.*

u) The lighting Colomne or Sea-Mirrour containing the Sea-coaſts of the North, Eaſt and Weſt Navigation, gathered out from various Navigators, to which is prefixed an Introduction to Navigation with fig. and charts, Folio maj.

v) *Hale's* Treatiſe on ventilators, their great utility in ſhips hoſpitals and mines, in ſweetening caſk water, ſea water and milk, in regulating the warmth of green Houses and various other uſeful improvements. Eine franz. Ueberſetzung dieſes Buchs kam 1740 heraus.

w) Droit de Marine de Danemarc trad. en françois du livre IV. des loix danoiſes, avec le danois à coté. 4to. Iſt ungefähr gegen das Ende des 16ten Jahrhunderts gedruckt.

x) *Cobins* linear perſpective adopted to ſhipping.

y) *Bollard* Diſſertatio de Aſſecuratione.

z) *Cunningham's* Law of Inſurances.

a) *Alb. Gentilis* Quæſtiones maritimæ.

b) *Trevoux* Dictionnaire univerſel des us & coutumes de la mer.

c) L'Ecole de l'Adminiſtration maritime ou le matelot politique. 8vo. Haye.

d) Grundelike Onderrichtungen vor de Lootsen den Elf-Strom ſeiker op un af to ſeylen. 8vo.

e) *Pyrrhus Ligorius* Diſcorso della Nautica degli antichi. Dieſes Buch wird von Nicolaes Witſen in ſeinem Scheepsbouw angeführt.

f) *W. Fairman* a new method for obtaining the Longitude at ſea.

g) *Colliber* on ſea-affairs. 8vo.

h) *Diſton's* Seaman's Guide. 8vo.

i) *Hanway's* Seaman's Companion. 12mo.

k) *Macintire's* Marine Diſcipline. 8vo.

l) *Moore's* Coaſters Companion.

m) *O'Loghlen's* Marine volunteer. 8vo.

o) *Rymers* Navigation on a new plan. 4to.

p) *Vallancy* on Inland Navigation. 4to.

q) *George Holden* an exceeding easy new and expeditious method of finding the longitude at ſea or land (iſt wahrſcheinlich im Jahr 1790. gedruckt.)

r) Taboadas Perpetuas Aſtronomicas para Uſo da Navegaçaõ. Portugueza. Lisb. (iſt wahrſcheinlich von *Joſe Melitaõ da Mata.*)

s) General Seigner og Ordres om Dagen og Natten til Ankers eller under Sejl. Fol.

t) *G. van der Tollen* Stuurmans en Loots-mans Handboek, zynde eene Beſchryving van de dieptens mitgaders de gronden van alle Banken, Klippen en Rotſen. Amſt. Wed. J. Loots en Swigters. 8vo.

u) *G. van der Tollen* het nieuw Licht der Busſchietery zynde eene volkomen onderwyzing van het Konſtapelſchap, zoo ter Zee als te Land. Amſt. Joh. Gyſius. 8vo.

v) *C. van Vollenhoven* Bootsman leerende al het geen een Bootsman noodig is te weten in het toetakelen van Schepen. Amſt. Wed. de Loots en J. Swigters. 8vo.

w) *M. Soeten* Stuurmans Luiwagen of Tafelen van de breedte der Zonnen opgang. Amſt. Wed. Loots en *J. Swigters.* 8vo.

x) *A. de Graaf* De nieuwe Schatkaamer of Konſt der Stuurlieden. 4to.

y) *Q. Weitzen* over het recht der hollandſche Bodemeryen, Amſt. J. van Keulen en Zoon.

z) Journal de Navigation & de commerce.

a) Lettres ſur la conſtruction des vaiſſeaux. Steht im zweiten Bande des Recueil de differens Traités de Phyſique. Impr. chez Quillau.

b) Zeemans Practicaale Obſervatien over de groote Zeevaart. Door *J. de Boor.* Amſt. J. van Keulen. 91 S. 8vo. im J. 1770,

Dieſes Buch enthält eine Anleitung wie man am beſten mit einem Schiffe manoeuvriren kann, wenn man vom Eiſe beſetzt iſt, auch Bemerkungen über die Ströme und Schiffskunſt im Kanal und einen Unterricht ohne Lootſen in den Texel zu ſegeln.

c) Forsög til Reebſlageriets Forbedring. Khvn. 1769. 8vo.

d) *H. Rademin*, de Bodemeria. Halæ 1697.

e) *J. M. Raumburgers*, Grundfeſte der Rechte und Gewohnheiten in Wechſel- und Commercien-Sachen; ſamt einem Anhang von Aſſecuranz- und See-Affaires. Frkf. a. M. 1723. 4to.

f) Zeerechten, inhoudende dat oudtſte en hoogſte Water-Recht, gemaakt in Wisbuy; noch zyn bygevoegt de Willekeuren van de Buyten en Finnelands-vaarders van Amſterdam, de Tol-Rolle voor de Onderdanen der V. N. de Inſtructie voor de Commiſſariſſen van de Zeevaart &c. en het Tractat van Avaryen, by *Q. Weytſen.* Amſt. 1740. 4to.

g) Recueil van alle Zeezaken. IV. Deelen. Haag. 1730. 4to.

h) Der Reichsſtadt Hamburg neu revidirte Pilotage-Ordnung. 1750. Mſc.

i) *Fr. Vaſmer*, de Admiralitate. Argent. 1674. 4to.

k) *J. A. Schragius*, de Aſſecurationis contractu. Argent, 4to.

l) *Th. Schroeter*, de Avaria. Altdorffii. 1676. 4to.

m) *Herm. Conring*, de dominio maris. Helmſt. 1676. 4to.

n) *Sam. Stryk*, de jure navium. 1679. 4to.

o) *H. von Aſchen*, de Lege Rhodia de jactu & ejus contributione. Argent. 1664. 4to.

p) *Ad. M. Iſinck*, de Litteris maritimis, vulgo Zee-Brieven. Groningae 1715. 4to.

q) *Jaach. Nergern*, ad jus maritimum. Wittenb. 1659. 4to.

r) *Ant. Drieſsen*, ad Tit. XVI. Part. 2. Statutor. Hamb. de Havaria. Groningae 1721. 4to.

s) *Oth. Verbrugge*, ad Legem Rhodiam de jactu. Groningae 1729. 4to.

t) T'Ordonnantie van de Zee-Vaert, beroerende: Toeruſtinghe van Schepen, die Zee-Rechten, Verſekeringhe ende Aſſecurantie. Antwerpen. 4to.

u) *J. E. Zſchackwitz*, Nachricht vom Handlungsweſen der vormaligen und jetzigen Zeiten, nebſt Anweiſung, worin das See- und Schiff-Recht eigentlich beſtehe. Leipz. 1736. 8vo.

v) An Abſtract of the Sea-Laws, as eſtabliſhed in moſt Kingdoms of Europe, and particularly in England und Scotland. Lond. 1704. 8vo.

w) The Laws, Ordinances and Inſtitutions of the Admiralty of Great-Britain, civil and military, with Notes and Comments. II. Vol. Lond. 1767. 8vo.

Ob ich gleich weder Koſten noch Fleiſs geſpart habe, um dieſer Literatur den höchſten Grad der Vollkommenheit zu geben, ſo war es mir doch nicht möglich, von etlichen alten ſpaniſchen Schriftſtellern etwas anders, als ihre Namen ausfündig zu machen: Da mir aber kürzlich von einem gelehrten Spanier aus der Escurial-Bibliothek eine Anzeige von deren Schriften mitgetheilt worden, ſo werde ich noch den wenigen Raum benutzen, und ſolche hier anführen:

x) *Thomas Cano*, aus den Canarien gebürtig und Bürger der Stadt Sevilla, gab 1611 eine Abhandlung heraus, die den Titel hat: *Arte para fabricar y aparejar Naos de guerra y Marchantes.*

y) *Manoel de Figueiredo*, (ſ. 1640. b) ein Portugieſe, ſchrieb in dieſer Sprache: *Hidrographia: exame de Pilotos com as regras que deben obſervar nos derroteiros das Indias*, welches 1607. 1625. 1679. und 1716 zu Liſſabon in 8vo. gedruckt wurde.

z) *Antonio de Naxera*, wovon ich 1628 geredet habe, war aus Liſſabon gebürtig, er ſchrieb: *Navegacion eſpeculativa y practica reformadas ſus reglas y tablas por las obſervaciones de Ticho-Brahe: navegacion y puntos por el glovo y carta plana. Lisboa* 1628. 4to.

a) *Diego de Saa*, (ſ. 1549.) ein Portugieſe, gab in lateiniſcher Sprache folgendes Werk heraus; *De Navigatione. Libri* 3. *Paris. Reginaldo Calderio.* 1549. 8vo. 1. Band.

b) *Don Lazaro de Flores*, (ſ. 1688 d) *Arte de Navegar: ó Navegacion Aſtronomica. Madrid* 1673. 4to.

c) *Licenciado Antonio de Villalobos*, (ſ. 1766. g) gab einen *Tratado de la Eſphera* heraus, man weiſs aber nicht das Jahr, wann ſolcher gedruckt worden. Im Manuſcr. liegt noch von ihm ein *Compendio de Geografia.*

d) *Don Gines de Rocamara y torrano*, (ſ. 1766. g) aus Murcia gebürtig, iſt Verfaſſer von *La Eſphera del Univerſo. Madrid* 1599 4to. *por Juan Herrera.*

e) *Don Geronimo de Chaves*, (ſ. 1766. g) aus Sevilla. *Tratado de la Eſphera que compuſo el Dr. Juan de Sacrobuſto con muchas adiciones y ſcholios y figuras. Sevilla* 1545. 4to. *por Juan de Leon.* Dieſes Buch iſt aus dem Italieniſchen überſetzt. Derſelbe *Chaves* iſt auch Verfaſſer einer *Chronographia ó reportorio de los tiempos. Sevilla* 1554. *por Fernando Diaz.*

1580 entwarf er auch zwey Karten, die eine von America und die andere vom Königreich Sevilla, welche aber beyde nicht herausgekommen ſind.

Das (1585. b) angeführte Werk von *Rodrigo Zamorano* iſt auch 1586 und 1591 zu Sevilla in 4to. gedruckt. Derſelbe iſt auch Verfaſſer einer *Carta de Marear. Sevilla* 1588. 4to.

f) *Franciſco Velazquez de Minaia*, (ſ. 1766. g) *Caballero del Orden de Santiago, Comendador de Lobon &c.* war gebürtig aus Madrid, und ſchrieb: *Eſſera del Mundo con una breve deſcription del Mapa. Madrid* 1626. 8vo.

g) *Miguel Perez*, (ſ. 1766. g) *Capellan Real y Racionero de la Cathedral de Granada*, überſetzte, mit einigen Anmerkungen aus

dem Italieniſchen, des *J. P. Gallucio* Werk, unter dem Titel: *Theatro y Deſcripcion del Mundo y del tiempo. Granada* 1614. *fol. por Sebaſtian Muñoz.*

h) *Doctor Grajales*, (ſ. 1766. g) iſt Verfaſſer eines *Tratado del uſo de la Carta de Navegar*, welches Buch zugleich mit des *Chriſtoval Colon Tratado ſobre la Navegacion* gedruckt worden. Weiter hat man nichts davon in Erfahrung bringen können.

i) *Don Fernando Colon*, (ſ. 1766. g) ein Sohn des berühmten Admirals, *Chriſtoval Colon*, ſchrieb zu Sevilla, wo er als Geiſtlicher lebte, folgendes Buch: *Hiſtoria del Almirante Don Chriſtoval Colon.* Man hat aber weder die Jahrszahl noch den Druckort ausfündig machen können.

k) *Pedro Alarcon* (ſ. 1766. g.) iſt, ſo viel wie man von ihm hat erfahren können, blos Verfaſſer aſtrologiſcher Schriften.

l) *Alvar Nuñez cabeza de Vaca* (1766. g.) aus *Xerez* gebürtig, begleitete den *Pamfilo de Narvaez* bey der Eroberung von Amerika. Bey ſeiner Zurückkunft dedicirte er Philipp *II.* ſeine Reiſebeſchreibung die zu *Volladolid* 1555. *in* 4*to* unter dem Titel gedruckt wurde: *Naufragio de Alvar Nuñez cabeza de Vaca, primera parte.* Den zweyten Theil: *Commentarios de Alvar Nuñez Adelantado y Governador de la Provincia del Rio de la Plata*, ſchrieb ſein Secretair *Pedro Fernandez.*

m) *Martin Fernandez Enciso* (1766. g.) war *Alguacil Mayor de Caſtilla del oro en Indias.* Er dedicirte *Carl V.* folgendes Werk: *Suma de Geografia que trata de todas las partes y provincias del mundo en que se trata del arte de Marear, juntamente con la eſfera en romanze, con el regimento del Sol y del Norte. Sevilla* 1519 und 1530. *por Jac. Cromberger.* Die 3te Edition iſt von 1546. *por Andres de Burgos.*

n) *Andres Garcia de Ceſpedes Matematico del Rey y Archicoſmograſo de las Indias,* verbeſſerte die Seekarten die in dem *Caſa de Contratacion de Indias* aufbewahrt werden. Er machte auch verſchiedene Inſtrumente die zum Gebrauch weit beſſer waren als diejenigen deren ſich *Rodrigo Zamorano.* bedient hatte. Die Schriften welche er herausgegeben, ſind folgende: *Regimento de la Navegacion.* 2) *Hydrografia y theoria de planetas*, beyde in einem Bande *Madrid* 1606. *fol. por Juan de la Cueſta.* 3) *Libro de inſtrumentos nuevos de Geometria muy neceſarios para medir diſtancias y alturas, añadidos dos tradados* 1o *de conducir aguas,* 2o *de Artilleria. Madrid* 1606. 4*to por J. de la Cueſta.* Etliche Werke von dieſem Verfaſſer liegen noch im Manuſcript unter andern: 1) *El Islario General*, welches Buch eine Geſchichte aller Inſeln der Welt enthält, deren Geſtalt und Lage &c. 2) *Theoria practica y uſo del Aſtrolabio.* 3) *Libro de Mechanicas.*

o) *Diego Narvaez, Juan de Quiroga, Fr. Garcia de Loysa, Fernando Buſtamante, Alvaro de Mendoza, Antonio Pablo Corzo.* Von den Werken dieſer (1766. g.) angeführten Schriftſteller hat man keine Nachricht finden können.

p) *Andres Martin* ſchrieb einen *Tratado del deſcubrimiento del eſtrecho de Magellanes.*

q) *Diego Ramirez* iſt Verfaſſer von der *Relacion del viage de los Hermanos Nodales con un derrotero y advertencias sobre lo que hizieron dichos Nodales*, es ſcheint als ob dieſes Werk nicht gedruckt worden.

---

r) *Bartholome Garcia Nodal* (ſ. 1766. g.) machte im Jahr 1618 mit ſeinem Bruder *Gonzalo* eine Reiſe nach der Magellaniſchen Straſſe, wovon er nachher das Tagebuch drucken lieſs, unter dem Titel: *Relacion del Viage que hizieron los Capitanes Bartholome Garcia de Nodal y Gonzalo Nodal al deſcubrimiento del eſtrecho nuevo de S. Vincente, y reconocimiento del de Magellanes. Madrid* 1621. 4*to.*

s) *Fer-*

s) *Fernando de la Torre* (ſ. 1766. g.) ſchrieb *Deſcubrimiento de las Yslas Filipinas. Mſc.*

t) *Garcia Eſcalante* (ſ. 1766. g.) iſt Verfaſſer von der *Relacion del Viage de Ruy Lopez de Villalobos al deſcubrimiento de las Filipinas. Mſc.*

u) *Antonio Galvam* (ſ. 1766. g.) ein Portugieſe von ihm befindet ſich eine *Hiſtoria das Molucas* im Mſc. Er iſt auch Verfaſſer von etlichen andern Schriften.

v) *Martin de Yslares* (ſ. 1766. g.) iſt Verfaſſer einer *Relacion del viage de Ruy Lopez de Villalobos al deſcubrimiento de las Filipinas.* Mſc.

w) *Pedro Fernandez de Quiros* (ſ. 1766. g.) ſchrieb ein ſehr weitläuftiges Werk welches ſeine Seereiſen enthält und den Titel hat: *Relacion de la vida de Pedro Fernandez de Quiros.* Es befindet ſich aber nur im Manuſcript.

x) *Pedro Sarmiento de Gamboa* (ſ. 1766. g.) iſt Verfaſſer eines *Derrotero y viage de Lima á Eſpaña por el eſtrecho de Magallanes.* Mſc.

y) *Juan de Eſpinoſa* (ſ. 1766. g.) war Secretair des berühmten *Fernando Alarcon.* Auſſer verſchiedenen literariſchen Werken die derſelbe geſchrieben eignet man ihm auch folgendes zu: *Comentarios sobre el tratado de la Esphera de Sacro-buſto* welches 1550 zugleich mit *Juan Martin Poblacion, Tratado del uso del Aſtrolabio* gedruckt wurde.

z) *Deſcription of a Horizontal Top invented by Mr. Serſon. Smeaton.* Phil. Tranſ. Vol. XLVII. Part. II. pag. 352.

a) *Anleitung zur Verfertigung eines Noth-Steuerruders, von C. G. D. Müller.*

Dieſe Schrift ſteht in den Verhandlungen und Schriften der Hamburgiſchen Geſellſchaft zur Beförderung der Künſte und nützlichen Gewerbe. 1ter Band. pag. 213-259.

b) *Ueber die Conſtruction des hydrometriſchen Flügels und über deſſen Gebrauch als Wind- und Strom-Meſſer, von Reinhard Woltmann.* ibid. pag. 259-305.

Die beyden 1791. n. angeführten Werke des *Fernandez* und *Mazarredo Salazar* haben folgenden Titel:

c) *Practica de maniobras de los Navios en que se enseña el modo de darles todos los movimientos de que son capaces mediante el Timon y las velas impelidas del viento Diſpuesto por Dn. Antonio Gabriel Fernandez, maeſtro 3° de Mathematica en la Real Academia de Cavalleros Guardias Marinas de la Ciudad de Cadiz con Licenzia. Reimpresa en la Real Isla de Leon en la Imprenta de Pedro Segovia Calle nueva. Cadiz 20 de Julio de 1732. Isla de Leon Septembre 19 de 1774.* in 8vo 240 Seiten.

d) *Rudimentos de Tactica Naval para Inſtrucciones de los Officiales Subalternos de Marina ordenados por Dn. Joſef Mazarredo Salazar Teniente de Navio de la Real Armada quien los ofrece á los Pies del Rey Nuestro Señor. Madrid* 1776 *por Joaquim Ibarra.* 4to 216 Seiten und viele Figuren.

Alpha-

Alphabetiſches
Namen-Regiſter der Schriftſteller

deren Werke in der Allgemeinen Literatur der Marine angeführt ſind.

A.

Gerhard Aalbers 1782. a.
Aaſkow 1774. e.
Jam. Gregory of Aberdeen 1631. d.
D. Felix Abreu 1567. c.
De Abreu 1746. i.
Duarte Abreu Vieira pag. 239. u.
Adams 1789. k.
John Adams 1773. e.
Adanson pag. 217. q.
Addington 1753. e.
Thom. Addiſon 1614. d.
Michael Agricola 1505.
Camillo Agrippa 1595. a.
Pedro de Alarcon 1766. g, pag. 247. k.
Leon Battiſta degli Alberi 1607.
Alonſo de Alcevedo 1567. c.
Alembert 1752. d, 1777. b.
Manuel Garcia Aleſon 1567. c.
Diogo Alfonso pag. 239. q.
Alimarus 1715. f.
Carel Allard 1705. e.
Joze Fernandez Pinto Alpoym 1748. b.
Carlo Amato ed Urſo 1788. s.
Anon pag. 229 r, pag 226. l. n. u.
Peter Apianus 1545. b.
Appleby pag. 229. m.
D'Après de Manevillette 1775. c. e, 1788. o. pag. 212. s, pag. 215. d.
Ch. Arbuthnot pag. 239. x.
Ardeſoif 1772. a.
C. G. Arndt 1781. m.
Arnold 1778. o.
Arſandaux pag. 222. g.
Arthur 1781. a.
H. von Aſchen pag. 244. o.
C. F. Aſchling 1787. n.
Gaſpar da Coſta de Artaide pag. 239. l.
Atkin 1734. e.
James Atkinſon 1686. g, 1735. g.
Aubert pag. 223. s.
Blondel S. Aubin 1671. c.
Aubin 1702. c.
Audierne 1782. h.
Luc. Joh. Aurigarius 1586, 1688. d.
Phil. d'Auvergne 1789. k.
Carl Avelin 1767. c.

B.

Babut pag. 217. t.
Aſcan Baldaſseroni 1786. f.
De la Balme p. 218. i.
Bardeloos 1635. a.
Alb. de Bardew 1761. b.
Pedro Barela 1784. h.
W. Barentzoen 1595. b.
William Barlowe 1569 c, 1597.
Barlow 1722. c.
Barnard pag. 230. b.
Barocius 1746. k.
D. Franciſco de Barreda 1766. g.
Joh. Barrow 1750. f.
Jac. Bartſch 1614. d.
John Baſſat 1614. c.
Lazar. Bayſius 1499, 1536. a. b, 1549. b. c, 1553. b.

Chriſt.

hrift. Fr. Bay 1788. q.
yndh. Beawes 1636. a.
aniſlao Bechi 1785. e.
eckborrow 1676. e.
h. Carl von der Becke 1777. h.
id. Behmer 1771. a.
elidor 1737. a.
ellery 1788. c.
ellin 1751. i, 1764. f, 1772. e.
orenz Bendtzen 1745. b.
. Benedikt 1568.
eopold Berchtold 1790. a.
hriſt. Gottl. Berger 1777. c.
h. Iſaac Berghaus 1792. c.
arl Guſt. Bergſtröm 1787. n.
cob Bernoulli 1689. d.
h. Bernoulli 1689. d, 1714. c, pag. 210. k, pag. 216. g.
aniel Bernoulli pag. 210. m, pag. 213. b.
erthoud 1773. d. g, 1775. g, pag. 222. g.
iacomo Beſsone 1607.
Petteſworth 1783. g, 1787. k.
ezout 1755. f, 1781. k.
ieſta pag. 222. g.
P. Bieſter 1728. a.
atth. de Bille 1782. o.
inning 1689. c, 1747. d.
iſhop 1765. h.
iſet 1756. h.
. J. Blaeuw 1631. a.
lair 1788. o.
lanchart pag. 217. z. a.
h. Biley Blanckley 1750. m.
Blankaart 1684. a, 1744. b.
. Blane 1790. l.
ondeau 1780. d.
hom. Blundeville 1569 c, 1589, 1594. e.
enr. Bodin 1697. d.
ſt. Henr. Boehmer 1709. b.
S. P. Boehmer 1743. b.
h. Fr. Boekelmann 1662. b.
n de Boer 1769. g, pag. 243. b.
ismelé 1744. f.
ollard pag. 242. y.
. Bolling 1678 b.
enry Bond 1631. d, 1676. e, pag. 225. b.

Aug. Hypol. Bone 1770. c.
Bonne 1762. a.
Bonvoux pag. 217. v.
J. van der Boot 1713. d.
Borda 1777. b, 1778. n, 1787. s, pag. 221. e. f. g, pag. 240. b.
Bori ſ. Bory.
Caſp. Matth. Bork 1654. b.
John Borough 1651. c.
Bory 1788. o, pag. 222. l.
Boſsut 1777. b, pag. 222. h.
Lucas Anton de Boſtel 1735. h.
N. Boteler 1688. a.
Diogo Botelho Pereira pag. 239. r.
Bouache 1753. b.
Jean Bouguer 1698. a.
P. Bouguer 1727. i, 1729. c, 1746. l, 1753. b, 1757. a, pag. 209. b, pag. 211. q. r, pag. 213. a, pag. 214. c. d. m, pag. 215. b, pag. 216, h. i. k. l, pag. 218. f.
Boulogne pag. 211. u. a.
Bourdé de Villehuet 1765. g, pag. 216. n.
Bourdé 1773. l.
Wilh. Bourne 1567. c, 1577.
Iſaac Boyer 1774. f.
Boyle pag. 219. u.
James Bradley 1688. c.
Laur. Bragenæs 1723. a.
Jo. Martin Brandes 1664. a.
De Bremond 1741.
Brice pag. 231. k.
Henry Briggs 1614. d.
Gregorio Soares de Brito 1642. e.
Bernardo Gomes de Brito 1735. a.
H. C. Brodhagen 1791. m.
Henr. Brokes 1765. d.
Brouckner pag. 221. u.
John Brown 1671. b.
Chriſtoph. O'Bryen 1762. f.
Buchet 1720. f.
D. Joſeph Bueno 1766. g.
Bulteel pag. 229. s.
Fr. Caſimir von Büren 1717. f.
Joh. Diet. von Buren 1679. a.
W, Burrough 1569. c, 1581. b.
G. Büſch 1793. b.

Edm.

Edm. Bushnel 1716. b.
D. Fernardo de Bustamente 1766. g.
Th. Bye 1772. k.
Lodewyk Grave van Byland 1767. d.
Corn. van Bynkershoeck 1703. b.
Just. Byrgen 1614. d.

C.

De la Caille 1760. h, 1789. i, pag. 214. k.
Coelius Calcagninus 1637. c.
Apollinare Calderini 1598. a.
Callet 1614. d.
Henr. Callisen 1772. g.
Camphell 1761. d.
Camus 1728. c, pag. 214. f.
Thome Cano 1688. d, 1766. g. pag. 245. x.
John Canton 1750, g.
D. Antonio de Capmani 1787. p.
Gust. a Carlholm 1685. b.
Ant. Mariz Carneiro 1642. c.
Caron pag. 211. b.
D. Gonzalo Antonio Carranza 1766. g.
Maria Casaregi 1502.
Dominic. Cassini 1688. c, pag. 215. z.
Cassini der Jüngere 1688. c, 1770. e, pag. 214. h, pag. 215. x.
Antonio do Couto de Castello Branco 1719. f.
Giandomenico Cavallotto 1766. a.
Cay pag. 229. t.
Pedro Manuel Cedillo 1717. d.
Andr. Celsius pag. 231. r.
Jacintho Ceruti 1777. e.
Agostino Cesareo 1607,
Andr. Garcia de Cespedes 1606. b. pag. 247. n.
Chabert pag. 211. y, pag. 213. t. u, pag. 222. m.
Fr. Henr. af Chapman 1768. b. 1775. i, pag. 234. k, n, q.
Chapman pag. 229. n.
De Charnieres 1767. f, 1768. f, pag. 214. l, pag. 222. g.
Pere du Chatelard 1749. b.
Geronymo de Chaves 1766. g. pag 246. e.
Chazelles pag. 212. p. pag. 221. c.
Lars Andr. Chierlin. 1776. l.
John Chilmead 1592. b,
Choquet 1757. f.
Tycho Christiani 1642. b.
John Churchman 1676. e.
Dn. Francisco Ciscar 1791. n.
Steph. Clairac 1502. 1505, 1671. d.
Clairaut pag. 216. m.
Vial du Clairbois 1775. i, 1776. a, 1787. i.
Samuel Clark 1614. d.
Clarke 1667. e.
Joh. Clason 1769. a, pag. 234. o.
Clausberg 1614. d.
Piet. le Clercq 1757. d.
John Clerk 1790. e.
Cobin pag. 242. x
Henr. Coccejus 1663. c. 1683. b, 1693. b.
Cockburn 1706. e.
Michel Coignet 1581. a.
Coke 1651. c.
Humfrey Cole 1577.
Colliber pag. 242. g.
Collier 1729. d.
D. Abondio Collina 1748. e.
Joh. Collin 1659. a.
J. Colom 1639. a, 1650. c, 1651. a, 1751. e. pag. 241. e. f. g.
D. Fernando Colon 1766. g. pag. 247. i.
Christoval Colon pag. 247. h. i.
J. Colson 1669. e.
Nathanael Colson 1727. a.
Comine 1739. f.
Condamine pag. 209. a, e.
De Condorcet 1777. b.
Herm. Conring 1747. g. pag. 244 m.
Ponziano Conti 1746. k.
Jac. Cook pag. 232. o.
Cook pag. 229. u.
Le Cordier 1680. b, 1690. c, 1697. e.
Martin Cortes 1550.
Ant. Pablo Corzo 1766. g.
Cossigny pag 219. q.
Gaspar da Costa de Ataide pag. 239. k.
Roger Cotes 1631. d.
De la Coudraye 1789. i.
Courtanvaux pag. 214. g.
Luiz da Fonseca Coutino pag. 239. o.
Antonio do Couto de Castello Branco 1719. f.

J. Cowley 1740. d.
Joh. Chriſt. Cramer 1776. h.
De la Crenne 1778. n.
Bartholomeo Creſcentio 1607.
De la Croix 1775. h.
Joh. Adolph Cron 1725. b.
Croſby 1744. g.
Joh. Ant. Cruſius 1668. f.
Mart. Cuhmann 1665. b.
K. M. Culloch 1789. k.
Cumberland pag. 229. t.
William Cuningham 1559.
Cunningham pag. 242 z.
Curtius 1631. c.

D.

Daleme pag. 212. o.
J. A. van Dam 1727. c. pag. 241. h.
Ivarus Dam 1774. p.
Sil. Jac. Dankelmann 1671. i.
Daſſié 1677. b, 1683. a.
John Davis 1594. b.
Millet Dechalles 1674. a.
Joach. Dehn 1788. e.
John. Dennis 1702. g.
G. Denys 1666. b, 1668. b, 1669. b. 1678. a.
Derham pag. 227. z.
Reinh. Chr. a Derſchau 1700.
Henry. Deſagulier 1714. b.
Deſlandes 1748. d. pag. 216. o, p, pag. 218. p.
Deſroches 1686. f.
Digard 1757. h.
Leonh. Digges 1577.
Dikon pag. 242. h.
James Dodſon 1676. e, pag. 228. c.
Dollond 1788. o, pag. 224. t, pag. 228. h.
Steph. Doleti 1537. b.
J. Donker 1664. b, 1667. c, 1676, b.
Benjamin Donn 1774. g.
Douglas pag. 226. k.
Cornelis Douwes 1761. a. 1788. o. pag. 236. a.
Fr. de la Drevetiere 1740. a,
C. H. Dreyer 1708. b.
C. Dreyer 1708. b.
C. Dreyer 1762. g.
Int. Drieſsen pag. 244. r.
Drouet pag. 211. z.
Duarte 1612. b.
Dubois p. 211. f, pag. 212. i, pag. 221. v.
Dubuiſſon 1750. l, pag. 213. w.
Ruberto Dudleo 1646. 1661. a.
Duguet pag. 221. c.
Duhamel de Monceau ſ. Monceau.
Dulague 1768. d.
Sam. Dunn 1776. c, 1778. h. pag. 225. z.
Dunthorne 1787. n. 1789. i.
Duquet pag. 211. x. c. pag. 218. c.
Duterre pag. 220. k.
Duvivier pag. 211. e.
A Duym pag. 241. i.

E.

Richard Eden 1556.
H. Edzard 1686. a.
Eggers 1751. h.
Elliot 1789. i.
Elton pag. 223. o.
Pehr Elvius pag. 233. x, y z, a.
Emerſon 1755. a.
Martin Fernandez Enciſo 1766. g. pag. 247. m.
J. A. Engelbrecht 1502, 1505, 1523, 1781. n, p. 1792. e.
Enſchede 1770. h.
Nils Vallerius Erichſon pag. 231. p.
M. C. Ericius 1751. b.
Erikſon pag. 219. z.
Garcia Eſcalante 1766. g, pag. 249. t.
Eſcallier ſ. Leſcallier.
Juan de Eſpinoſa 1766. g. pag. 249. y.
Leonhard Euler 1749. a, pag. 222. i, pag. 237. c. f.
Joh. Evelin 1786. a.
Everett 1694. b, 1695. d.
Exton 1746. h.

F.

Raph. Fabretti 1637. c, 1746. k.
Joh. Albert Fabricius 1637. c, 1734. b.
W. Fairman pag. 242. f.
Falconer 1769. h.
Falconi 1612. c.
Franciſco Faleiro 1535. b.

Nic. Ditleves Falk 177[illegible]e, 1774. h.
Gio. Vincenzo Falorni 1780. e.
J. R. Fäſch 1735. c.
J. Fenema 1708. a.
De Fer 1690. b.
James Ferguſon 1787. a.
Domingos Fernandes 1617.
Ant. Gabr. Fernandez 1791. n, pag. 250. c.
Pedro Fernandez de Quiros. ſ. Quiros.
Ferrerus 1631. c.
Ferretti 1579. a.
Dietr. Chriſt. Feſter 1772. h.
Manuel de Figueiredo 1640. b, pag. 245. y.
Figuiere pag. 212. g. h.
Roger Fiſcher 1763. b.
Fleurieu 1773. d.
Don Lazaro de Flores pag. 246. b.
Luis de Fonſeca 1766. g, pag. 239. o.
Caſp. Fr. L. de Fontenay. 1743. e, 1779. i.
Forfait 1788. d.
Vincenzio Formaleoni 1783. d.
Foſter 1727. g.
Grand-Jean de Fouchy pag. 215 u, pag. 219. d.
G. Fournier 1577, 1643. a.
John Frampton 1545. c.
P. D. Franceſco Maria Franceſchinis 1784. d.
Domingos Franco pag. 239. s.
Benj. Franklin. 1786 d.
Jo. Henr. Fricke 1773. p.
Laur. Frieſz 1508.
Gemma Friſius 1530, 1553 c, 1545. a. b.
J. G. Früchtnicht 1790. o.
Joſeph Furttembach 1629.
Fuſs 1779. f.
Fyot. pag. 222. g.

G.

Le Gaigneur 1790. f.
Ant. Galban 1766 g, pag. 249. u.
De Galliſſoniere 1756. a.
Gallon pag. 211. s, pag. 217. s.
Pedro Sarmiento de Gamboa 1766. g, pag. 249 x.
Garden pag. 231. l.
W. Gardiner 1614. d.
Peter Gaſſendi 1635. b.
Ant. de Gaſtañeta 1720. c.
De Gaulle 1787. r.
Gaulterus Ghymmius 1569. c.
Gautier pag. 219. x, pag. 220. t.
D. Franciſco Gautier 1769. d.
S. Geerts 1780. m.
Henry Gellibrand 1614 d, 1635. b.
Alb. Gentilis 242. a.
Fr. Gerdes 1681. a.
Paul Gerken 1721 b.
Klaas Henr. Gietermaker 1729. b.
Gilchriſt 1756. h.
Joſeph Gilmore 1722. d.
Giraldi 1746 k.
Albert Girard 1624. b.
Andr. Pietr. Giulianelli 1745. f.
Taco van Glins 1563, 1665. c.
Thom. Godfrey pag. 224. u.
Godin. pag. 209. d. e.
Godolphin 1661. b.
Le Comte du Maitz de Goimpy 1776. d.
J. Goodfellow 1790. c.
Thom. Gordon 1784. e.
Sebaſt. Gorgoglione 1716 a.
Sebaſt. Gorgoglione 1771 k.
Jac. Gothofredus 1554 b, 1637. b, 1663. d.
Goubert pag. 217 u, pag. 221. x.
Gouffé pag. 218. k.
Gourdain 220. i.
N. Govertſz 1746. c.
Göze pag. 239. y.
A. de Graaf 1658, pag. 243. x.
Dr. Grajales 1766. g, pag. 247. h.
Grand-Jean de Fouchy pag. 215. u, pag. 219. d.
Mich. Graſs 1695 b.
Gottfr. Ludw. Graſsman 1790. b.
Theod. J. F. Graſwinkel 1652. e, 1653. c.
Poncet de la Grave 1780. i.
John Greaves 1635 b.
James Gregory of Aberdeen, ſ. Aberdeen.
J. C. Greilich 1767. e.
De Grenier 1788. g.
Paumier de Grenteſmil pag. 239. v.
Auguſt. Nath. Griſchou 1751. c, pag. 237. e.
Abr. Groddeck 1694. c.
Von Groeben 1774. b.
Diet. Melch. Grollmann 1708. d.
Hugo Grotius 1633. b, 1663. d.

Abr.

Abr. de Gruel 1676. g.
Grundel 1705. b.
Alonso Sancho de Guelva 1484.
Gülich 1776. n.
Guillet 1678. c.
Peter de Günthelberg 1768. a.
Edm. Gunter 1577, 1614. d.
Guſman 1710.
Guyot pag. 218. m, pag. 221. w.
Lilius Greg. Gyraldus 1540.

H.

Gerard ten Haaff 1781. g.
J. Hadley 1734. c, 1791. c, pag. 223. p.
Joh. Hadorph 1505.
Hales 1740. c, 1743. d, pag. 230. v. w, pag. 242. v.
Halley 1631. d, 1676. e, pag. 209. c, pag. 224. x, pag. 225. c. e, pag. 228. b, pag. 232. m.
Edm. Halley. 1728. b.
Hamilton 1788. t.
Raphe Handſon 1614, c.
Hanway pag. 242. i.
John Hardingham. 1706. d.
Herm. v. d. Hardt 1736.
Th Harriot 1592. b.
John Harris 1730. c.
John Harriſon 1676. f, 1696. b, 1761. a, pag. 234. g.
Rich. Harriſon 1765. e.
Haſelden 1599. d.
Th. Haſelden 1759. c, 1769. f.
Carl Fr. Hauſwolf 1756. d.
Hauton pag. 219. v, pag. 229. l.
Hauxley 1743. c.
Hayet 1676.
Haico Hayken 1747. f.
Heath 1760 d.
Hedegaard 1771. b
Joh. Gottl. Heineccius 1740. f, 1757. c.
Pieter van Hellingwerf pag. 241. l.
Hennert 1775. f.
Thom. Henry 1781. h.
E. L. Herekman 1634. c.
Pet. Herigone 1577. d, 1634. d.
Hervey 1780. g.
Heſſenkamp 1774.
Abr. Heymmerdinger 1782. a.
Hibert 1718. b.
De St. Hilaire pag. 219. t.
Hill 1735. f.
De la Hire pag. 211. t, pag. 212. m. u.
W. Hodges 1695. c.
James Hodgſon 1706. a.
P. J. Hohenſtierna 1768. a.
G. Holden pag. 243. q.
Sæmund Magnuſsen Holm 1779. k.
Jodocus Hondius 1599. d, 1643. a.
Dr. Th. Hood 1592. a.
Robert Hood 1614. d.
Francis Hopkinſon 1786. d.
Hoppus 1782. e.
Peder Horrebow 1745. a.
Horsley pag. 228. d.
Paul Hoſte 1697. b.
Richard Hotham 1773. f.
Phil. Howard pag. 217. r.
Joh. Henr. Hoyer 1700. f.
C. F. Höyer 1789. h.
Hubner 1759 a.
Robert Hues 1592. b.
Frans van der Huips 1634. b, 1729. b.
Huntley 1733. c.
Dr. Hunter 1786. a.
William Hutchinſon 1787. c.
Charles Hutton 1785. a, pag. 224. v.
Chriſt. Huygens 1689. d, pag. 217. w, pag. 227. y.

I.

W. Janſſen 1623 a.
Paolo Interiano 1551. a.
Mac. Intire 1763. g.
Math. Jochimſen. 1723. d.
Ad. M. Iſinck pag. 244. p.
Martin de Islares 1766. g, pag. 249. v.
Jorge Juan 1757, b. 1771. m.
Junghansen 1610. a.
Junin pag. 228. g.
Juſti 1764. a.
Juſtice 1705. d.

K.

P. Karſeloom 1634. a.
T. Kean 1774. i.
Barth. Keckermann 1637. c.
Henr. Kellinghuſen 1709. c.
Kelly 1733. d.
Kent 1776. m.
Joh. Kepler 1614. d.
Diguard de Kerguette 1760. a, 1762. b, 1764. c.
Conr. Fr. Keſsler 1721. a.
Joh. van Keulen 1680. d, 1681. d.
Gerh. van Keulen 1684. b.
Gerard. Hulſt van Keulen 1788. n. o, 1789. i.
Edw. King 1785. c.
J. H. van Kinsbergen 1780. m, 1781. p, 1782. b, 1784. a.
Kippax 1751. k.
Henr. Kippingius 1637. c.
Athanaſius Kircher 1635. b.
Gowin Knight 1750. g, pag. 224. w.
Knight 1753. b, 1789. k.
Carl Knutberg pag. 233. b.
Koch 1778. e.
J. Kouwenberg 1758. b.
W. L. Krafft 1789. i, pag. 238. i.
C. G. Kratzenſtein 1751. c, 1772. f, pag. 237. d.
D. Kruik 1737. c.
Reinh. Kurike 1667. a.
Reinh. Kurike 1740. f.

L.

Sebaſtian Labairu 1784. h.
Adrian Laernoes 1782. a.
Cimbrius Eraſm. Mich. Læti 1753. b.
J. G. Lagerbielke 1787. n.
Lagni 1624. b.
Lagny pag. 212. q. r, pag. 220. l.
Lambrechts 1742. a.
D. Joſeph Romero Fernandez de Landa 1784. g.
Andr. Lange 1713. a, 1724. b.
Lange 1766. e.
Herm. Langenbeck 1727. f.
Pere Languedoc 1721. c.
De Laſsale 1787. r.
Cornel Janſz Laſtmann 1634. a.
Joh. Laurentius 1603.
Joaõ Baptiſta Lavanha 1595. c.
Lavier pag. 211. v, pag. 221. z.
Edm. Leach 1790. d.
Mich. Fr. Lederer 1667. d.
Lediard 1735. e.
Simon von Leeuwen 1730. e, pag. 241. m.
Leeuwenhoek pag. 231. i.
Georg. Jac. Leickherr 1685 a.
Leigh pag. 223. q. r.
Lemaire pag. 213. y.
Cornel. Lerche 1637. a.
Leſcallier 1777, 1791 g.
Joh. Lud. Leſtocq 1744. c, 1747. a.
Simon van Leuwen 1662. d.
Leveque 1771. m, 1779. g.
Lexell 1749. a, pag. 238. k.
William Leybourn pag. 241. s, pag. 243. o.
R. Liddel 1787. b.
Pyrrhus Ligorius pag. 242. e.
Limouſin pag. 219. b.
J. Lind 1768. c, 1774. k.
Lipſius 1746. k.
Duranti Lironcurt 1771. l.
De Liſle p. 209. c.
Fernando Liveyra 1535. a.
Fr. Garcia de Loayſsa 1766. g.
Joh. Loccenius 1608. c, 1650. b, 1674 b, 1740. f.
Lodewyk Grave van Byland 1767. d.
Logan pag. 224. u.
O'Loghlen pag. 242. m.
Lombard 1788. p.
J. van Loons 1651. b, 1684. b.
S. Loots 1719. c.
P. B. Lourenço de Gusman ſ. Gusman.
Chriſtian Carl Lous 1745. g, 1764. g, 1767. a, 1768. g. h, 1773. b, 1776. i, 1777. g. 1781. f.
Love 1760. g.
Don Franciſco de Seyxas y Lovera 1688. d.
Janus Chriſtian Lowum 1782. p.
Melch. Lubeck 1719. b, 1730. e.
Gian. Pietro Lucatelli 1750. i.
Joh. Vinc. Luccheſini 1637. c.
Ludlam 1791. c.
Luigimorto 1544.

Lulof pag. 241. n.
h. Lundſtröm 1791. l.
ic. Chriſt. Lyncker 1679. b, 1692. c.
ynn pag. 227. a.
yons 1789. i.

M.

acary pag. 221. y.
ſpar Moraes de Macedo pag. 239. n.
acclesfield 1763. e.
acintire pag. 242. k.
ackenzie 1774. o.
olin Maclaurin 1741.
e la Magdelaine pag. 212. k.
agellan 1775. d. 1788. o.
ic. Magens 1570, 1753. d.
aginus 1596. a.
airan 1724 a. pag. 220. o. p.
e Comte du Maitz de Goimpy 1776. d.
ve Malling 1788. r.
erh. Malyne 1636. a.
an Baptiſte Mandillo 1746. b.
ntonio Maneſcal 1718. a.
nnevillette. ſ. D'Après de Mannevillette.
ſper Manoel pag. 239. m.
Manſon 1669. c.
enry Manwayring 1670. b.
rgett 1790. i.
h. Marquard 1608. c. 1662. a.
e Marquerie 1777 c.
arinus Marſennus 1635. b.
rtenot pag. 211. w.
dres Martin 1766. g, pag. 248. o.
rtin 1772. i.
Martin 1788. o, pag. 240. b.
F Martinet 1781. q.
r. Martini 1659 b.
omingos Martins Reys pag. 239. t.
on Franciſco Xavier Maſcarenhas 1734. g.
evil Maſkelyne 1676. f, 1763. d. 1788. o, 1789. i, pag. 229. p pag. 228. i.
ze Melitaõ da Mata 1788. h, 1789. c. d. 1790. g, pag. 243. r.
aquim Hypolito de Matos 1765. b.
re Maugeraye 1722. a.
axwell pag. 225. d.
L. Moreau de Maupertuis 1751. pag. 221. d.
Tobias Mayer 1787. s.
Franciſco Mayſſon 1502.
Don Joſeph Mazaredo Salazar 1790. n. 1791. n. pag. 250. d.
Pedro de Medina 1545 c.
Marc. Meibomius 1654 a, 1671. a.
Matth. Meier 1668. e, 1739. d.
J. H. L. Meierotto 1790. h.
Joh. Balth. Melchior 1701.
Joze Melitaõ de Mata 1788. h, 1789. c, d, 1690 g,
Du Mé pag. 217. y.
Bernardino de Mendoza 1596.
Alvaro de Mendoza 1766. g.
Mendoza y Rios 1787. q.
Gerard Mercator 1569. c. 1592. b.
Rumoldus Mercator 1593.
J. van der Boot Merg 1713. d.
Merula 1633. b.
Rouillé de Meſley 1734. f.
Manoel de Meſquita Preſtello pag. 239. p.
Adrianus Metius 1577, 1594. b, 1608. a, 1631. b.
S. van der Meulen pag. 240. c.
Meynier 1750. l, pag. 214. p.
Andreas Michaelis 1697 c. 1700. c.
Henry Michelot 1709. d, 1720. e.
Chriſtoph Middleton 1753. b, pag. 225. g, h.
Miller 1676. d.
J. Miller 1787. e.
Franciſco Velazquez de Minaia 1766. g. pag. 246. f.
D. Wesling Mincke 1756 f.
Miſſieſsy Quies 1789. b.
Joh. Mitchel 1750. g, pag. 226. t, pag. 288. e.
Carl Molloy 1622.
Du Hamel de Monceau 1752 e, 1759. b, 1764. a, 1769. b. pag. 210. h, pag. 211. p, pag. 213. z. pag. 216. e. pag. 241. k.
Salomon de Monchy pag. 236. b.
Monge 1788. m.
Le Monnier 1766. b, 1771. f, 1790. m. pag. 218. g.
D. Franciſco de Montes 1789. f.
Montigny pag. 214. o, pag. 215. r. s.
Montfaucon 1746. k.
Jonas Moore 1681. f.

John

John Hamilton Moore 1772 c. pag. 242. l.
Gaſpar Moraes dé Macedo pag. 239. n.
Barth. Moriſotus 1637. c. 1653. b.
Bigot de Morogues 1763. h. pag. 216. f.
Thom. Mortimer 1636. a.
Aloiſe da Moſto 1502.
Alb. de Motta 1664. c.
A. Moubach 1727. d.
William Mountaine 1599.. d, 1676. e, 1747. d, 1764, h, pag. 224. y, pag. 225. a. pag. 228. c.
Joſeph Moxon 1599. d.
Joh. Müller 1650. a.
C. G. D. Müller 1752. e. 1788. f. pag. 250. a.
Edward Mullineux 1592. b.
Patrick Murdoch 1741.
Mungo Murray 1760. f, 1765. a.
Joh. Dan. Heinr. Muſäus 1781. b.
Joh. Jac. Mylius 1749. d. 1750. k.

N.

Diego Narvaez 1766. g.
Antonio de Naxarra 1628. pag. 245. z.
Joh. Neper 1614. d.
Joach. Nergern pag. 244. q.
Neumayr 1599. a.
Daniel Newhouſe 1686. e.
Iſ. Newton pag. 227. v.
T. Nichols 1791. d.
W. Nicholſon 1784. l.
Rembrand van Nierop 1696. c.
Pieter Nieuwland 1788. n, o. 1789. i.
Barthoiomé Garcia Nodal 1766. g, pag. 248. r.
Gonzalo Nodal 1766. g, pag. 248. r.
A Norberg 1775. i.
Nordenſkjöld 1787. n.
Robert Norman 1581. b.
Northcote 1770. g.
Richard Norwood 1577. 1631. d.
Pedro Nunes 1537. a, 1546. 1567. a, 1573. a.
Alvar. Nunez 1766. g. pag. 247. l.

O.

Chriſtoph O'Bryen 1762. f.
G. Oelrichs 1542. 1773. a.
Aex. Oli Oexmelin 1774. m.
Petr. Ohrrharius 1693. d.
Simam de Oliveira 1606. a.
F. Olivier 1746, e.
M. van Olm 1765. f.
O'Loghlen pag. 242. m.
Ons-En-Bray pag. 211. o.
Maarten Oſterwoud 1712.
Opel 1746. k.
Conſtantius Opellus 1654. a.
Von Oppel 1614. a.
Joſeph. de Ortega 1567. c.
William Ougthred 1577. 1614. d.
Ozanam 1691. e. 1782. h.
Ozanne 1762. d.

P.

Jul. Pacius 1619. a, 1663. d.
Jacinto Joze Paganino 1790. q.
Pagnina 1751. g.
Giovanni Pagnini 1750. a.
Pallas 1779. a.
Jac. Palmerius 1637. c, 1746, k.
Pantero Pantera 1614. a,
Alberto Pappiani 1745. e.
Ignace Gaſton Pardies 1673. c.
Parent 1714. c, pag. 214. n.
Rob. Park 1706. b.
James Allan Park 1787. l.
Th. Parker 1775. b.
Seth Partridge 1614. d.
Raimundo Paſqual 1789. g.
Archibald Patoun 1730. d.
Robert Patterſon 1786. d.
Theod. Pauli 1689. a.
De Peça 1585. a.
Amenadab Peck 1769. e.
Petr. Peckius 1603.
Henr. Pemberton 1592. b.
Dr. Pemberton 1761. a.
Charles Pene 1693. a.
Barras de la Penne 1727. e.
Samuel Pepy 1690. a.
Diogo Botelho Pereira pag. 239. r.
Miguel Perez 1766. g. pag. 246. g.

P. Perkins 1681. f, pag. 241. t.
Perrault pag. 210. i. pag. 212. l.
William Petty 1674. c. 1691. b.
Peyſonel pag. 226. o. p. q. r. s.
Pezenas 1728. d, 1733. a, 1765. c.
J. P. G. Pflug 1772. g.
Henry Phillips 1652. d, 1657. c, 1668. c, pag. 241. q.
Richard Pickersgill 1778. g.
Ph. Pigafetta 1588.
Manoel Pimentel 1699. a, 1746. a.
Pingré 1778. n, pag. 215. c, pag. 221. b, pag. 222. g.
Pitot 1731. a, 1750. l. pag. 209. f. pag. 215. a. 218. e.
Von Platen 1789. i.
Plott pag. 230. h.
Juan Martin Poblacion pag. 249. y.
Poleni 1750. l. pag. 210. n, pag. 213. v.
Chriſtoph Polhem pag. 219. z, pag. 231. q. pag. 232. u.
Polter 1614. c.
Richard Polter. 1644.
Poncet de la Grave ſ. Grave.
Joh. Iſaac Pontanus 1592. b.
Carl Pontoppidan 1785. f.
Popeliniere 1585. c.
Franc. Mich. Poppe 1752. c.
G. H. de Poſt 1779. c.
J. Potter 1775. b.
James Pound 1688. c.
Pourchet 1750. l. pag. 213. x, pag. 218. d.
Povey 1747. d.
Thomas Pownal 1787. m.
De la Prime pag. 230. d, e.
John Pringle 1776. g.
Nils Philanderſchiold pag. 234. l.
W. Puddicombe 1773. r.
Conyers Puiſhall 1705. f.
Georg Purbach 1573. a.
Bernhard Puteanus 1579. b.

Q.

Quereineuf pag. 210. g, pag. 215. v, pag. 219. c.
Du Quet pag. 218. h.
Miſſieſſi Quies 1789. b.
Juan de Quiroga 1766. g.
Pedro Fernandez de Quiros 1766. g. pag. 249. w.

R.

H. Rademin pag. 244. d.
Dreux du Radier 1757. k.
De Radouay 1727. b.
Thom, Rajalin 1730. a.
J. J. Rambach 1775. b.
Diego Ramirez 1766. g pag. 248. q.
Ramſden 1788. o.
James Ramſey 1780. f.
Jörgen Raſch 1702. d.
Thom. Ratcliffe 1719. e,
Franc. Rau 1785. d.
J. M. Raumburger pag. 244. e.
Reaumur 1764 a, pag. 210. h. pag. 219. y.
Juan Sanchez Reciente 1749. c.
K. Redelykheit pag. 241. o.
Redingues pag. 217. x.
John Reeves 1793. a.
Joh. Regiomontanus 1514.
Gaſpar Ferreira Reiman 1612. a.
J. T. Reinke 1786. k.
Rembrand van Nierop 1696. c.
Dirk Rembrantszen 1668. a, 1669. a.
Renaud 1689. d.
Reſſin pag. 217. b.
Hector Albertus Reus 1649. a.
Reuter 1594. a,
Reyer pag. 219. w.
Domingos Martins Reys pag. 239. t.
Joh. Fr. Rhetius 1671. h.
Hier. Rhode 1743. a.
Giordano Riccati 1784. d.
Joh. Bapt. Riccioli 1661. c.
Richardſon pag. 230. f.
Boismelé & Richebourg 1744. f.
Mich. Richey 1736.
Richwell 1771. c.
Mendoza y Rios ſ. Mendoza.
Aleſſandro Rivani 1785. d.
Rivard 1614. d.
Thom. Rivius 1633. a.

J. Robertſon 1754. b.
Robertſon pag. 230, x.
Robin 1631. c.
Joſeph Robſon 1763. c.
Jac. Robyns 1682. b.
D. Gines de Rocamara 1766. g. pag. 246. d.
Rochon pag. 222. g.
Fr. Roccus 1708. a.
Jan. Roodenrys. pag. 236. y.
Roes 1614. d.
Rogers pag. 225. f.
Lambert Hinr. Röhl 1778. m.
Le Roi ſ. Roy.
Charles Romme 1778. b, 1781. e, 1787. d, 1792. d.
Werner von Roſenfeldt 1693. c.
J. L. Roſt 1748. h.
Le Rouge 1778. l.
Rouille de Meſley ſ. Meſley.
L. Rouppe 1764. d.
Roux 1764 e.
Franc. Xavier Rovira 1784. h.
De Le Roy 1773. s, 1774. l, 1777. k, 1788. k, pag. 215. w. x, pag. 222. g. k.
Joh, Eberh. Rühl 1756. g.
C. de Ruiter 1757. g.
Rütg. Rulant 1630.
Rumoldus 1569. c.
Great Rutter 1671 f.
Rymer pag. 243. n.

S.

Diego de Saa 1549. pag. 246. a.
Valentin de Saa 1624. a, 1640. a.
Nicolo Sagri 1607.
Reinh. Fr. von Sahme 1747. b.
Gara de Salagoïti 1781. o.
Don Joſef Mazarredo Salazar 1790. n, 1791. n, pag. 250. d.
Charles Saltonſtall 1577, 1636. b.
Pere Sanadam 1722. a.
Pedro de Santarem Santerna 1554. a, 1598. b.
Pedro de Mariz de Souſa Sarmento 1788. a.
Saumarez pag, 227. w. x.
Chevalier de Sauſeuil 1765. g, 1788. g.
Sauveur 1693. a.
Saverien 1744. e, 1745. d, 1747. c. e, 1750. l. 1752. a, 1758. a.
Maria Savorgnano 1599. a.
Le Comte de Saxe pag. 211. d, pag. 219. a.
Pieter Sceparus 1757. c.
Nic. Schaffshauſen 1638.
Joh. Scheffer 1643. b, 1654. a.
Chr. Scheibeler 1777. k.
Gilbert Scheldon pag. 232. s. t, pag. 233. w. x.
Gabriel Scheldon pag. 233. c.
Joh. Schele 1674. e.
Mart. Luc. Schele 1707. b.
Petr. van der Schelling 1722. b.
J. D. Schlichting 1733. k.
Martin Schockius 1663. d.
Alex. Schomberg 1786. h, 1789. e.
Van Schoten 1614. d.
J. A. Schragius pag. 244. k.
J. H. Schram 1761. c.
Theod. Scröeter 1730. e. pag. 244. l.
Jac. Schuback 1750. c, 1751. d, 1767. e.
Schultz 1764. b.
Barth. Leonh. Schwendendörffer 1668. d.
Secondat 1756. e.
Segondat 1782. e.
Joh. Selden 1635. c, 1651. c.
C. Selden 1757. l.
Gaſpar Sella 1788. d.
John Seller 1669. d, 1691. a.
C. Semler 1723. b.
Andr. Senftleben 1642. a.
Jacob Serenius 1788. q.
Serſon pag. 250. z.
Jac. Severtius 1598. c.
Don Franciſco de Seyxas y Lovera 1688. d.
Sheldon ſ. Scheldon.
Sheppard 1648.
J. Sherwin 1614. d.
Joh. Sibrand 1619. b.
J. P. Sieveking 1791. f.
Jan Sikkena 1729. b.
De S. Jacques de Silvabelle pag. 218. n.
J. Simmons 1774. a.
Sinclair 1782. q.
Dav. Sjöbohm 1787. f.

De Siria ſ. Syria.
Rich. Sloetboem 1584.
Barnaby Slush 1717. c.
John Smeaton 1753. b, pag. 229. o, pag. 230. g, pag. 226. i, pag. 250. z.
Smeaton 1791. h, i.
John Smith 1692. a.
Thom. Smith pag. 226. m.
Gottfr. Smollius 1610. b.
Willebrod Snellius 1577. 1624. b.
M. Soeten pag. 243. w.
Jo. Petr. Soltau 1774. n.
Le Soucy 1545. c.
H. Spille 1780. a.
J. Squire 1742. d.
Marmaduke Stallkart 1781. c.
Von Steck 1782. i.
Pibo Steenſtra 1779. h, 1780. n, 1789. i.
Chr. Steetz 1735. i.
Stein 1713. b.
Gotthard Fr. Stender 1764. b.
Stevechius 1553. a, 1569. b.
Simon Stevin 1577. 1599. b, 1608. b. 1697. a
Hendrick Stevin 1697. a.
Ernſt Wilhelm Stibolt 1784. f.
Edm. Stone F. R. S. 1731. a.
Benevent Straccha 1569. a, 1669. f.
Jo. Strauch 1662. c, 1674. d.
Anth. Struick 1768. i.
Sam. Stryk 1708. c, pag. 244. n.
Stuart pag. 230. c.
Leonh. Chriſtoph. Sturm 1720. b.
Sam. Sturmy 1669. e.
C. Stuurman 1729. b.
Franc. Stypmannus 1552.
Sully pag. 214. q, pag. 215. y. pag, 220. h.
Joh. Jul. Surland 1715. b, 1750. d.
Martin Alph. de Suſa 1573. a.
W. Sutherland 1711. b, 1717. b, 1729. a.
Sutton 1657. b. pag. 232. n.
Jan. Hendr. van Swinden 1788. n. o, 1789. i.
Teunis Sybrant 1780. b.
De Syria 1602.

T.

Taco van Glins 1563, 1665. c.
Tacquet 1672.
Hans Tangerman 1655.
John Tap 1654. c.
Carlo Targa 1692. b.
Nic. Tartaglia 1551. b, 1607.
H. Taylor 1792. a.
J. C. A. Theden 1782. m.
Thevenard 1773. h.
Thunberg 1766. f.
Thyſius 1567. b.
J. F. Tjaſſen 1652. c.
Terreros y Pando 1696. d.
Jo. Wolfg. Textor 1698. c.
G. van der Tollen 1705. a, pag. 243. t. u.
John Tornton 1706. d.
Fernando de la Torre 1766. g. pag. 249. s.
Chevalier de Tourville 1765. g.
John Travis 1784. c.
Treſaguet pag. 210. l.
Trevoux pag. 242. b.
Martin Triewald pag. 233. v.
Thom. Trotter 1790. k.
Guai Trouin 1740. e.

U.

Udeman 1788. p.
Willem Udemans 1757. m.
Urſias 1614. d.
Carlo Amato ed Urſo 1788. s.

V.

J. O. Vaillant 1784. k.
Val 1755. d.
René Joſué Valin 1763. a.
Vallancy pag. 243. p.
Abbé Valois 1735. b.
Valtrinus 1746. k.
Robert Valturius 1746. k.
Vareilles 1762. e.
Varignon pag. 218. o. pag. 220. n.
Fr. Joze da Camara de Vaſconcellos 1740. b.
Fr. Vaſmer pag. 244. i.
Conr. Vegeſack 1704.
Vegetius 1553. 1569. b.
Veicht pag. 230. z.
D. Franciſco Velazques 1766. g. pag. 246. f.
Venn 1672.

Don Jac. Ventura pag. 233. f. pag. 234. h. i.
Oth. Verbrugge pag. 245. s.
De Verdun 1778. n. pag. 222. g.
C. A. Verhuell 1781. p, 1782. b.
Petr. Vernier 1631. c.
A. Verwer 1711. c.
Math. de Vico 1662. d.
Duarte Abreu Vieira pag. 239. u.
Licenciado Antonio de Villalobos 1766. g. pag. 246. c.
Bourde de Villehuet 1765. g.
De Villeneuve 1757. e.
Don Cipriano Vimercati 1787.
Arn. Vinnius 1603.
Jean Viret 1677. a.
Roland de Virloys 1770. a.
Adr. Vlacq 1614. d.
C. van Vollenhoven pag. 243. v.
Cl. Janſz Vooght 1684. b, 1694. a.
Iſaac Voſſius 1624. b, 1637. c.
Klaas de Vries 1730. b.

W.

R. Waddington 1763. f, 1770. i, 1777. f.
Steph. Waga 1744. d.
Lucas Janſz Waghenaer 1584.
A. Wakely 1776. k.
Walcot 1702. e.
Dr. Walis 1685. e, pag. 228. k.
Baggo Wandal 1649. b. 1675. 1681. b.
Peter Wargentin 1688. c, pag. 228. f, pag. 233. d.
J. G. Walteling 1777. l.
Henry Watſon 1749. a.
W. Watſon pag. 229, m. pag. 230. y, pag. 232. n.
Henning Wederkop 1757. i.
Weitſen ſ. Weytſen.
Wilhelm Wellwood 1636. c, 1653. a.
Joh. Werlhof 1680. c, 1709. a, 1736. 1750. b.
Joh. Werner 1514.
G. Wernerus 1665. a, 1735. h.
John Weſkett 1781. n.
Joh. Tho. Weſſen 1671. e.
Thom. Weſt 1788. i.
Weſt of Exeter 1599. d, pag. 225. z. a.
Joh. Weſterman pag. 234. m.
Abrah. Weſterveen 1502.
Quintyn Weytsen 1662. d. pag. 243. y, pag. 244. f.
W. Whiſton 1715. a, 1720. g, 1737. f, pag. 231.
Andr. David Wiborgh 1770. d, 1774. d.
Wichmann 1776. g.
Joh. Carl Wilke pag. 234. p.
Wilkinſon 1766. o.
J. P. Willebrandt 1748. g.
Sam. Fr. Willemberg 1711. a, 1720. d.
W. A. Willems 1788. o. pag. 240. b.
Henry Wilſon 1599. d, 1715. g, 1720. h.
William Wilſon 1773. q.
Robert Wilſon 1778. c.
Edmund Wingate 1614. d, pag. 241. f.
Winn pag. 230. a.
W. a. Winſchoten 1681. e.
Nicolaes Witſen 1671 g. pag. 241. p.
Wittchel 1789. i
Lars Wolin 1787. n.
Reinhard Woltmann pag. 250. b.
Edward Wright 1569. c, 1577. 1599. e.

Y.

Andrew Yarranton 1677. c.
Cornelis van Yk 1697. a.
Joſeph Ynfante 1754. a.
Yslares ſ. Jſlares.
Lucrecio Yvañez 1784. h.

Z.

Rad. Zamorano 1585. b. pag. 246. e. 1599. d. 1606. b.
Ernſt Zeiher pag. 238. g. h.
Joh Jac. Zimmermann 1614. d.
Zorgdrager 1723. e.
Zouch 1663. a.
Zſchackwitz pag. 245. u.
Don Santiago Zuloaga 1777. i, 1791. n.
Giovanni Zuſto 1789. a.
L. van Zwyndregt 1757. g.

Sach - Regiſter

der in der

Allgemeinen Literatur der Marine

angeführten Schriften.

Aſſecuranz - Ordnung

in Spanien 1502, 1567. d, 1737. d.
– Florenz 1523.
– den Niederlanden, von Carl V. 1551. c,
– —— von Philip II. 1563, 1570. a.
– Antwerpen pag. 245. t.
– Amſterdam 1598. d, 1626, 1673. b, 1695. a, 1782. n.
– Middelburg 1600, 1663. b.
– England 1601.
– Rotterdam 1604.
– Genua 1612. d.
– Schweden 1667. b.
– Frankreich, von Louis XIV. 1681. c.
– —— von Louis XVI. 1779. b.
– Kopenhagen 1726. c, 1746. g.
– Preuſſen 1727. h, 1767. b.
– Hamburg 1731. b, 1791. k.
– Lübeck 1731. b, 1783. a.
– Bilbao 1737. d.
– Stockholm 1739. a. b, 1750. c.
– Flandern 1782. g.
– Venedig 1787. g. h.

Abhandlungen und Werke über die Aſſecuranz-Wiſſenſchaft.

Lateiniſche: 1554. a, 1569. a. d, 1598. b, 1638, 1662. a. b, 1663. c, 1664. a, 1665. a. b, 1667. a. d, 1668. d. e, 1669. f, 1671. e, 1679. a, 1680. c, 1693. b, 1697. d, 1698. c, 1700. b. f, 1704, 1707. b, 1708. a. d, 1719. b, 1720. d, 1721. b, 1725. b. 1730. e, 1735. h. i, 1736, 1739. d, 1740. f, 1747. g, 1752. c, 1776. n, 1788. e, pag. 242. y, pag. 244. d. k. l.

Deutſche: 1630. 1705. c, 1730. e, 1753. d, 1771. d, 1781. n, 1791. f, pag. 244. e.

Holländiſche: 1662. d, 1711. c, pag. 241. m, pag. 243. y, pag. 244. f.

Engliſche: 1636. a, 1648, 1748. f, 1751. k, 1772. k, 1775. a, 1781. n, 1787. e. l, 1788. t, pag. 242. z.

Franzöſiſche: 1683. b.

Italieniſche: 1786. g, 1788. s.

Ausmeſſung der Schiffe.

Franzöſiſche: 1724. a, 1728. d, 1788. c, pag. 220. n. o. p. q.

Schwediſche: 1788. k.

Portugieſiſche: 1790. q.

Erfindung der Logarithmen.

1614. d, 1785. a.

Magnetnadel und Kompas.

Engliſche: 1581. b, 1597, 1635. b, 1750. g. 1753. b, 1764. h, 1776. k, 1789. k, pag. 224. w. x, pag. 225. b. c. d. e. f. g. h, pag. 226. i. k. u, pag. 228. c.

Schwediſche - pag. 234. p.

Italieniſche: 1598. a, 1748. e.

Däniſche: 1681. b, 1764. g. 1757. a, 1773. b.

Französische: 1753. b, pag. 213. g.

Lateinische: 1767. c, pag. 238. h.

Spanische: 1789. g.

Maschinen und nützliche Erfindungen:

Versunkene Schiffe aus dem Wasser zu heben, 1551. b, 1700. e, 1789. a, pag. 217. u. v. x, pag. 221. x, pag. 235. t.

Schiffe auszulüften, 1657. b, 1669. e, 1743. d, pag. 222. k. l, pag. 230. v. w, pag. 232. n, pag. 233. v. d. e, pag. 234. h. i, pag. 242. v.

Seewasser frisch zu machen, 1702. e, 1740. c, 1781. h. i, pag. 219. s. t. u. v. w. x, pag. 220. t, pag. 229. l. m. n, pag. 235. s.

Süß Wasser frisch zu erhalten, pag. 218. p. q, pag. 219. r.

Aus leck gewordenen Schiffen, ohne Arbeit, das Wasser zu bringen, 1710. 1771. c.

Baggermaschinen, um Häfen und Flüsse zu vertiefen, 1737. a, 1755. d, pag. 218. i. k. l. m, pag. 221. v. w. y. z, pag. 233. b, pag. 241. o.

Die Fahrt eines Schiffs zu messen, 1750. l. 1786. d, pag. 213. v. w. x, pag. 218. d. e. f, pag. 221. u, pag. 227. w. x, pag. 229. o, pag. 250. b.

Beschreibung der Docken, 1757. f, 1766. f.

Seeleute vor Schiffbruch zu bewahren, 1766. o, 1780. a.

Schiffe aufs Land zu bringen, 1790. d, pag. 212. m. n, pag. 217. y. z. a, pag. 230. b.

Fahrzeuge zu bugsieren oder fortzuziehen, pag. 211. t. u. v. w. x. y. z. a. b. c. d. e.

Schwere Ankertaue vor Brechen zu bewahren, pag. 210. i, pag. 212. l.

Schiffe beym Stranden vor Scheitern zu bewahren, pag. 217. w.

Schiffbrücken, pag. 211. f, pag. 212. i.

Fahrzeuge mit Sicherheit unter Brücken durchzubringen, pag. 212. g. h.

Schiffe ins Wasser zu bringen, pag. 217. s.

Die Pumpen in Arbeit zu setzen, pag. 218. h.

Eine Galeere zu bewegen, pag. 219. a. b.

Die Geschwindigkeit des Windes und Stroms zu messen, pag. 231. k, pag. 250. b.

Schwere Lasten zu heben, pag. 233. w. x. f.

Bey dunklem Wetter den Horizont zu finden, pag. 250. z.

Nothsteuer-Ruder, pag. 250. a.

Schiffs-Anker.

1764. a, 1791. l, pag. 210. h. k. l. m. n.

Erfindung der Longitudo.

Lateinische: 1530, 1715. f, 1723. b, 1728. a, 1751. c, 1764. b, pag. 237. e, pag. 238. k.

Italienische: 1551. a.

Englische: 1676. e. f, 1696. b, 1705. f, 1715. a. 1720. g, 1737. f, 1742. d, 1763. d. e. f, 1774. f. i, 1778. g. h, pag. 227. y. z. a, pag. 228. b. d. e. f, pag. 229. p, pag. 242. f. pag. 243. q.

Französische: 1720. b, 1740. a, 1746. b, 1767. f, 1768. f, 1770. e, 1773. g. s, 1775. g. 1778. n, pag. 214. g. h. i. k. l. q, pag. 220. m. s, pag. 221. g.

Dänische: 1723. d, 1768. h.

Deutsche: 1756. g, 1764. b, 1774. c.

Holländische: 1789. i, pag. 240. b, pag. 241. n.

Schwedische: pag. 231. r, pag. 234. g.

Portugiesische: pag. 239. o.

Schiffs-Arzeney und Schiffs-Chirurgie.

Holländische: 1684. a, 1703. a, 1744. b, 1758. b. 1764. d, 1768. c, 1773. k, 1781. g. 1782. m, pag. 236. b, pag. 241. k.

Englische: 1706. e, 1734. e, 1753. e, 1756. h. 1770. g, 1774. h. k, 1776. g, 1780. k, 1784. c, 1790. k. l, pag. 232. o.

Französische: 1717. b, 1759. b, pag. 216. e. f.

Lateinische: 1733. c, 1764. d, 1772. f, g. 1774. e, 1783. c.

Deutsche:

Deutſche: 1766. e, 1772. g.

Schwediſche: 1787. n.

Schiffsbau.

Portugieſiſche: 1595. c, 1790. q.

Italieniſche: 1607, 1646, 1661. a, 1766. a.

Spaniſche: 1612. b, 1688. d, 1720. c, 1769. d, 1771. m, 1784. g, pag. 245. x.

Deutſche: 1629, 1702. b, 1752. e, 1777. c. 1782. e, 1790. b, 1793. b.

Schwediſche: 1652. a, 1730. a, 1768. b, 1769. a, 1775. i, pag. 232. s. t. u, pag. 233. y. z. c, pag. 234. k. q.

Holländiſche: 1671. g, 1680. d, 1697. a, 1705. e, 1752. e, 1757. g. m, 1768. k, pag. 235. r. u. w, pag. 236. y, pag. 240. c, pag. 241. d. p.

Franzöſiſche: 1673, 1676, 1677. b, 1691. d, 1697. b, 1719. a, 1727. i, 1728. c, 1737. e. 1746. l, 1749. a, 1752. d. e, 1762. d, 1771. l. m, 1773. h, 1775. h. i, 1776. a. d, 1777. b. c, 1778. a, 1779. a, 1781. d, 1782. e, 1787. d. i, 1788. m, pag. 211. p. q. r. s, pag. 212. k. o, pag. 216. h, pag. 217. s. t, pag. 218. n. o, pag. 221. e. f, pag. 222. h. i, pag. 243. a.

Engliſche: 1674, 1685. c, 1691. b. c, 1692. a, 1694. b, 1706. d, 1711. b, 1716. b, 1717. a, 1729. a, 1749. a, 1763. b. c, 1765. a, 1766. c, 1771. h, 1774. a, 1775. h, 1781 c, 1782. d. e, 1784. b. e, 1786. a. e, 1787. c, 1788. b. p, 1791. d. e, pag. 229. r. s. t. u, pag. 230. x. h, pag. 231. i, pag. 242. x.

Däniſche: 1723. a, 1776. f, 1784. f.

Lateiniſche: 1749. a, 1775. f, pag. 237. c. d. f, pag. 238. i.

Schiffsbau und Schiffskunſt der alten Völker.

Lateiniſche: 1499, 1536. a. b, 1537. b, 1540, 1553. a. b, 1624. b, 1637. c, 1642. a, 1643. b, 1653. b, 1654. a, 1671. a, 1745. g, 1748. d, pag. 239. v.

Holländiſche: 1671. g.

Franzöſiſche: 1721. c, 1722. a, 1727. e, 1747. c, 1777. k.

Italieniſche: 1745. f, 1746. k, 1750. i, 1783. d, 1785. e, pag. 242. e.

Deutſche: 1775. b, 1792. c.

Spaniſche: 1787. o.

Engliſche: pag. 239. x.

Schiffsmanoeuvre oder Bewegung des Schiffs.

Franzöſiſche: 1689. d, 1714. c, 1731. a. 1740. e, 1744. e, 1745. d, 1757. a, 1765. g, 1771. m, 1787. d, pag. 215. a, pag. 216. g. h. i. k. l. m. n, pag. 218. c, pag. 221. a. c.

Engliſche: 1722. d, 1765. g, 1788. u, 1792. a.

Portugieſiſche: 1734. g, 1790. q.

Holländiſche: 1765. g, 1769. g, 1777. l, 1782. a. b, pag. 243. b

Spaniſche: 1771. m, 1777. i, 1791. n, pag. 250. c.

Schwediſche: 1787. f. n, pag. 234. k.

Schiffstakelaſche.

Engliſche: 1676. c, 1692. a, 1706. d, 1707. a. 1711. b, 1788. q, pag. 230. g.

Holländiſche: 1680. e, 1742. a, 1780. b, 1782. a. b, 1786. f, pag. 235. r, pag. 243. v.

Deutſche: 1702. b, 1768. a.

Schwediſche: 1730. a, 1787. n, 1788. q.

Spaniſche: 1753. c, 1777. i.

Däniſche: 1768. a, 1785. f.

Portugieſiſche: 1790. q.

Franzöſiſche: 1791. g.

Reepſchlägerkunſt.

1769. b, pag. 213. z, pag. 219. y. z, pag. 231, p. q, pag. 234. l, pag. 243. c.

Bemaſtung der Schiffe und Maſtenmacherkunſt.

1727. i, 1728 c, 1747. e, 1778. b, 1787. d, 1788. d, pag. 214. c. d. e. f.

Segelmacherkunſt.

Franzöſiſche: 1781. e, 1787. d.

Portugieſiſche: 1790. q.

Engliſche: 1791. b.

Stauung.

1789. b.

Seetaktik, Schiffsartillerie, Bemannung, Armirung und Ausrüſtung der Kriegs- und Kauffardey - Schiffe, Signäle, Flaggen &c.

Spaniſche: 1535. a, 1596. b, 1754. a, 1784. h, 1789. f, 1790. n, pag. 250. d.

Italieniſche: 1588, 1599. a, 1614. a.

Deutſche: 1594, 1610. a, 1784. a.

Portugieſiſche: 1642. e, 1719. f, 1734. g, 1748. b, 1790. q, pag. 239. l.

Engliſche: 1670. a, 1672, 1688. a, 1689. c, 1690. a, 1691. a, 1692. a, 1695. c. d, 1698. d, 1702. g, 1706. b. d, 1707. a, 1717 c, 1740. d, 1745. h, 1747. d, 1762. f, 1763. c. g. 1765. g, 1772. a, 1778. p, 1781. a, 1782. d. f, 1787. c, 1788. g. i, 1789. e, 1790. e, 1792. b, 1793. b, pag. 224. v, pag. 241. q, pag. 242. k. m.

Lateiniſche: 1685. b, 1770. h.

Franzöſiſche: 1686. d, 1697. b, 1718. c. d, 1727. e, 1737. b, 1753. a, 1756. a. e, 1762. h, 1763. h, 1765. g, 1770. b, 1778. p 1779. e, 1782. k, 1789. b.

Schwediſche: 1705. b, 1787. f. n.

Holländiſche: 1723. e, 1727. d, 1746. c, 1765. g, 1767. d, 1779. d, 1780. m, 1781. p, 1782. a. b, 1784. a, pag. 243 u.

Däniſche: 1743. e, 1779. i, pag. 239. w, pag. 243. s.

Steuermannskunſt.

Spaniſche: 1484, 1535. b, 1545. c, 1556, 1585. a. b, 1602, 1606. b, 1628, 1642. c, 1688. d, 1717. d, 1749. c, 1757. b, 1766. g, 1787. q, 1789, g, pag. 246. b. c. d. e. f. g, pag. 247. h. m. n, pag. 249. y.

Deutſche: 1508, 1655, 1673. a, 1706. c, 1756. g, 1764. b, 1774. c, 1778. m, 1783. f, 1786. k, 1791. m.

Lateiniſche: 1514, 1530, 1545. a. b, 1546, 1549. a, 1553. c, 1567. a, 1573. a, 1586, 1596. a, 1598. c, 1599. b, 1608. a. b, 1614. d, 1624. b, 1631. b, 1634. d, 1637. c, 1661. c, 1674. a, 1685. b, 1715. f, 1723. b, 1728. a. b, 1751. c, 1764. b, 1767. c, 1772. f, pag. 237. e, pag. 238. h. k, pag. 246. a.

Portugieſiſche: 1537. a, 1595. c, 1606. a, 1612. a, 1617, 1624. a, 1640. a. b, 1699, 1740. b, 1746. a, 1765. b, 1788. h, 1789. c. d, 1790. g, pag. 239. m. n. o. p. q. r. s. t. u, pag. 243. r, pag. 243. z, pag. 245. y. z.

Italieniſche: 1544, 1551. a, 1595. a, 1598. a, 1607, 1612. c. 1646, 1661. a, 1688. c, 1715. d, 1716. a, 1745. e, 1750. a, 1751. g, 1771. k, 1780. e.

Engliſche: 1559, 1567. c, 1569. e, 1577. 1581. b, 1589, 1592. a, b, 1593, 1594. b, c. 1597, 1599, c, d, 1614. c, 1631. d, 1635. b, 1636. b, 1644, 1652. d, 1654. c, 1657. c, 1659. a, 1669. d, e, 1671. b, f, 1676. e, f, 1681. f, 1686. e, g, 1696. b, 1705. f, 1706. a, d, 1715. a, g, 1717. e, 1719. e, 1720. g, h, 1722. c, d, 1727. a, 1730. c, d, 1733. d, 1734. c, 1735. d, 1735. g, 1737. f, 1739. f. g. h. 1741, 1742. d, 1743. c. 1744. a, g, 1750. f, g, h, 1753. f, 1754. b, 1755. a, 1759. c, 1760. b, d, f, g, 1762. c, 1763. d, e, f, 1765. a, e, h, 1766. i, m, n, 1769. e, f, 1770. i, 1771. e, g, 1772. c, d, i, 1773. e, f, q, r, 1774. f, g, i, o, q, 1776. c, k, 1777. f, 1778. g, h, o, 1783. g, 1784. l, 1787. a, b, c, k, m, 1789. k, 1790. i, 1791. c. pag. 223. o, p, q, r, s. pag. 224. t, u, w, x, y. pag. 225. z, a, b, c. d, e, f, g, h. pag. 226. i, k, l, m, n, o, p, q, r, s, t, u. pag. 227. v, w, x, y, z, a, pag, 228. b, c, d, e, f, g, h, i, k. pag. 229. p, pag. 232. m. pag. 241. q, r, s, t. pag. 242. u. f, h, i, k, l. pag. 243. o, p, q.

Däniſche: 1568, 1642. b, 1649. b, 1668. a, 1675, 1678. b, 1681. b, 1693. c, 1697. c. 1700. c, 1702. d, 1723. d, 1745. a, b, 1756. f, 1761. c, 1764. g, 1767. a, 1768. g, h, 1770. d, 1773. b, 1774. d, 1776. h, i, 1777. g, 1781. f.

Holländiſche: 1579, 1584, 1595. b, 1614. d, 1623. a, 1631. a, 1634. a, c. 1650. c. 1651. a, b, 1658, 1659. b, 1664. b. 1667. c. 1669. a, 1676. b, g, 1681. d, 1682. b, 1684. b, 1688. d, 1694. a, c, 1705. a, 1712, 1713. d, 1719, c, 1727. c, 1729. b, 1729. c, d, 1730. b, 1737. c, 1748. h, 1751. e, 1761. a, 1765. f, 1768. i, 1771. n, 1779. h, 1780. l, n, 1784. k, 1788. o, 1789. i, 1790. o. pag. 236. x, a. pag. 240. a, b. pag. 241. e, f, g, h, l, n. pag. 242. d. pag. 243. t, w, x, pag. 243. b.

Franzöſiſche: 1581. a, 1614. d, 1631. c. 1635. a, 1643. a, 1664. c, 1666. a, b, 1668. b, 1669. b. 1671. c, 1673, c. 1674. a, 1677. a, 1678. a, 1680. b, 1683. a. 1686. b, 1690. b, c, 1693. a, 1697. e, 1698. a, 1709. d, 1714. b, 1718. b, 1720. b, e, 1725. a, 1726. a, 1727. b. 1733. a, 1734. f, 1735. b, 1740. a, 1745. c, 1746. b, e, 1749. b, 1750. l, 1751. a, 1751. f, i, 1752. a, 1753. b, 1755. c, f, 1757. e, 1760. h. 1762. a, b,

a. b, 1764. c, e, f, 1765. c, 1766. b, 1767. f. 1768. d, e, f, 1771. f, 1772. b, 1772. e, 1773. d, g, 1773. m, s, 1774. l, 1775. c, d, e, g, 1778. l, n, 1779. f, g, 1781. i, k, o, 1782. h, 1787. d, r, s, 1788. k, l, o, 1790. f, m. pag. 209. a, b, c, d, e, f. pag. 210. g, o. pag 212. p, q, r, s. pag. 213. t, u, v, w, x, y, a, b. pag. 214. g, h, i, k, l, m, n, o, p, q, pag. 215. r, s, t, u, v, w, x, y, z, b, c, d, pag. 218. d, e, f, g. pag. 219. c, d, e, f. pag. 220. g, h, i, k, l, m, r, s, t. pag. 221. b, d, g. pag. 222. m.

Schwediſche: 1669. c. 1756. d, 1776. l, 1787. n, pag. 231. r. pag. 233. a. pag. 234. g, p.

Schifferkalender.

Engliſche: 1688. c, 1727. a, 1764. h, 1788. f. pag. 241. s.

Portugieſiſche: 1765. b.

Däniſche: 1781. f.

Spaniſche: 1786. c.

Hamburgiſche: 1788. f.

Holländiſche: 1788. n.

Franzöſiſche: pag. 221. b.

Zur Steuermannskunſt erforderliche Inſtrumente, als Jacobsſtab, Quadrant, Seeuhren &c.

Lateiniſche: 1514, 1545. a.

Franzöſiſche: 1631. c, 1671. c, 1686. b. 1751. f, 1752. a, 1773. d, 1774. l, 1775. d, 1778. n, 1787. s, 1788 o, pag. 210. g, pag. 214. g, o, p, q. pag. 215. r, s, t. u, v, w, x, y. pag. 219. c, d, e. pag. 220. h, i, k, m. pag. 221. g.

Engliſche: 1669. e, 1671. b, 1717. e, 1734. c, 1735. g, 1766. i, 1788. o, 1791. c, pag. 223. o, p, q, r. pag. 224. t, u. pag. 226. t, pag. 227, v, y. pag. 228. h, i, k.

Däniſche: 1764. g.

Holländiſche: 1788. o, pag. 236. x.

Schiffswürmer.

pag. 216. o, p. pag. 217. q, r. pag. 229. s, u.

Seekarten.

Deutſche: 1508.

Portugieſiſche: 1537. a, pag. 239. m, n, p, q. r, s, t.

Italieniſche: 1544, 1661. a.

Däniſche: 1568, 1756. f, 1773. b, 1776. i. 1777. g.

Engliſche: 1569. c, 1589. 1592. a, b. 1593, 1599. d, 1720. h, 1735. d, pag. 224. y. pag. 225. z, a, pag. 242. u.

Holländiſche: 1579. b, 1584, 1595. b, 1631. g, 1667. c, 1676. b, 1682. b. 1684. a, 1751. e.

Lateiniſche: 1586, 1596. a, 1598. c, 1728. b.

Franzöſiſche: 1635. a, 1693. a, 1720. e, 1725. a, 1746. e, 1750. h, 1751. i, 1755. c, 1762. a, 1764. e, f. 1772. e, 1775. c. 1782. h, pag. 212. p, q, r, s, pag. 213. t. u.

Schwediſche: 1669. c. pag. 233. a.

Spaniſche: pag. 246. e, pag. 247. h. n.

Allgemeines Verzeichniſs von Seekarten 1793. b.

Wörterbücher der Marine.

Engliſche: 1670. b, 1688. a, 1692. a, 1750. m, 1759. d, 1769. h. 1777. a, 1778. e.

Franzöſiſche: 1678. c, 1686. f, 1691. e, 1702. c, 1751. h, 1758. a, 1770. a, 1771. l, 1773. l, 1777. a, 1783. e, 1792. d.

Holländiſche: 1681. e.

Spaniſche: 1696. d, 1777. i.

Portugieſiſche: 1719, f, 1788. a.

Deutſche: 1735. c, 1774. b.

Schwediſche: 1765. i.

Italieniſche: 1769. c.

Seerechte.

Conſulat der See 1502, 1790. p.

Seerecht zu Wisbuy 1505, 1790. p, pag. 244. f.

— Carl V. 1505, 1551. c, 1711. c.

— Philip III. 1505.

— Philip II. 1563, 1570 a, 1711. c.

— Oleron 1505, 1661. d, 1790. p.

— Hanſe-Städte 1505, 1614. b, 1728. f, 1748. g. 1790. p.

— Florenz 1523, 1790. p.

— Riga 1542, 1773. a. 1790. p.

— Dännemark 1561, 1771. b, 1790. p. pag. 242. w.

— Spanien 1567 d, 1737. d.

— Carl IX. in Schweden 1608. c.

— Carl XI. in Schweden 1668. c, 1667. b.

— Genua 1612. a.

— Lübeck und Hanſeſtädte 1619. b.

— Rhodis 1668. f, 1679. b, 1703. b, 1722. b, 1786. i, 1790. p.

— Schweden 1674. b,

— Barcelona 1790. p.

— Antwerpen pag. 245. t.
— Louis XIV. in Frankreich 1681. c, 1686. c. 1702. a, 1742. b.
— Lübeck 1708. b, 1713, b, 1790. p.
— Preuſsen 1727. h. 1747. a, b. 1770. c.
— Philip V. in Spanien 1737. d.
— Groſsbritannien 1746. f.
— Joſeph II. 1781. l.
— Catharina II. 1781. m.
— Venedig 1786. b.
— Don Pedro IV. in Spanien 1787. p. 1790. p.
— Bremen 1790. p.
— Hamburg 1790. p.
— England und Schottland pag. 245. v.

Abhandlungen und Werke über Seerechte.

Lateiniſche: 1523, 1552, 1573. b, 1579. a, 1603, 1610. b, 1619. a, 1633. b, 1635. c. 1637, a, b, 1650. a, b, 1652. e, 1653. a, b, c, 1654. b, 1662. a, b, c, 1663. d, 1667. a, 1669. f, 1679. b, 1671. h, i, 1674. d, e, 1679. a, b, 1680-c, 1681. a, 1686. a, 1689. a, 1692. c, 1693. d, 1694. c, 1695. b, 1698. b, 1701, 1703. b, 1708. a, c, 1709. a. b. c, 1711. a, 1713. a, 1715. b, 1717. f, 1721. a, 1722. b, 1724. b, 1735. h, i, 1740. f, 1743. a, b, 1744. c, 1747. f, g, 1749. d, 1750. b, c, 1750. k, 1751. b. 1757. i, l, 1761. b, 1762. g, 1765. d, 1773. o, p, 1774. n, 1779. c. pag. 242. a, pag. 244. i, m, n, o, p, q, r. pag. 245. s, m, n.

Engliſche: 1722, 1736. c. 1651. c. 1661. b. 1663. a, 1667. e, 1705. d, 1709. e, 1726, 1727. g, 1739. e, 1746. h. 1755. a. 1788. t,. 1790. c. 1793. a. pag. 242. g. pag. 245. v.

Däniſche: 1649. a, 1771. b, 1773. i, 1782 p.

Holländiſche: 1652. c, 1662. d, 1665. c. 1757, c, d. pag. 244. f, g. pag. 245. t.

Franzöſiſche: 1661. d, 1671. d, 1715. e, 1755. e, 1759. a, 1763. a 1771. a, 1780. c. 1782. l. 1784. i, pag. 242. b, c.

Italieniſche: 1692. b, 1785. d, 1788. s.

Deutſche: 1713. b, 1727. f, 1734. b, 1744. d, 1747. a, b, 1748. g, 1750. d, 1767. e, 1770. c. 1773. i, 1777. h, 1778. e, 1781. b, 1782, i, l, 1790. p, 1792. e, pag. 239. y, pag. 245. u.

Portugieſiſche: 1718. a.

Spaniſche: 1746. i, 1779. l.

Schiffsartikel, Placate und Verordnungen.

— Venedig 1502.
— Amſterdam 1616, 1642. d, 1659. c.
— Hamburg 1623. b, 1639. b, 1664. d, 1746. d, 1766. k. l. 1773. c. pag. 244. h.
— Chriſt. III. in Dännemark 1634.
— Utrecht 1642. d.
— Fr. III. in Dännemark 1657. a.
— Holland und Weſtfriesland 1660.
— Middelburg 1663. b.
— Dännemark 1680. a, 1685. e, 1682. a, 1699. c. 1728. e, 1739.
— Louis XIV. 1681. c. 1686 c. 1702 a. 1742. b.
— Holland 1685. d, 1689. b, 1713. c, 1647, 1700. d, 1742. a, 1782. a, b.
— Chriſt. V. in Dännemark 1688. b.
— Schweden 1696, 1723. c, 1734. a, 1748. a.
— Fr. IV. in Dännemark 1699. b, 1700. a.
— Peter I. in Rusland 1714. a, 1720. a.
— Groſsbritannien 1724. c, 1760. c, pag. 245 w.
— Hanſeſtädte 1728. f.
— England 1734. d, 1740. d, 1742. c, 1746. f, 1755. b, 1778. d.
— Spanien 1737. d, 1748. c.
— Fr. V. in Dännemark 1752. f, 1756. b, c, 1758. c, 1778. i.
— Lübeck 1764. i.
— Frankreich 1766. d, 1786. h.
— Chriſt. VII. 1766. h, 1770. f, 1776. b.
— Joſeph II. 1781. l.
— Catharina II. in Rusland 1781. m.

Vermiſchte und hiſtoriſche Schriften die Marine betreffend.

1585. c. 1633. a, 1677. c, 1702. f, 1720. f, 1733. b, 1735. a, e, f. 1744. f, 1748. e, 1752. b, 1757. h, k, 1760. a, 1761. d, 1762. e, 1771. i, 1773. n, 1774. m. p, 1776. m, 1777. d, e, 1778. f, 1780. d, f, g, h, i, 1781. q, 1782. c, k, 1782. o, q, 1783. b, 1784. d, m, 1785. b, c, f, 1786. d, f, 1787. a, b, c. 1787. t, 1788. k, r, v, 1789. h, 1790. a. h. 1791. a, d, h, i, pag. 223. n, pag. 229. q, pag. 230. y, z, a, c, d, e, f. pag. 231. l, pag. 232. m. pag. 234. m, n, o, pag. 235. v. pag. 236. z. pag. 238. g, pag. 240. z. pag. 241. i. pag. 243. p. pag. 247. i, l. pag. 248. p, q, r, s. pag. 249. t, u, v, w, x.

HAMBURG,
gedruckt von Conrad Müller.
1793.

A.

AAK.

Holl. Aak.
Dän. Et Fartöj paa Rhinſtrömmen.
Schw. Et Fartög ſom nyttias på Rhinſtrömen.
Engl. A ſort of flat bottomed lighter employed on the Rhine.
Franz. Aque, Acque.
Ital. Un battello con fondo piano, di cui ſi ſervono ſopra il Reno.
Span. Una barca con fondo llano ſobre el Reno.
Port. Eſpecie de barca chata ſobre o Rheno.

Der Name eines Fahrzeuges, womit der Rheinwein nach Holland gebracht wird. Es hat einen flachen Boden, iſt unten breit und wird nach oben zu enger; auch iſt es dabey hoch von Bord und hat einen breiten Vor- und Hinterſteven.

AAP. (*Hochdeutſch* Affe.)

Holl. Aap.
Dän. Aben.
Schw. Apan.
Engl. The mizen ſtay-ſail.
Franz. Voile d'etay d'artimon, Foc de derriere.
Ital. La carbonera, o ſia la vela di ſtraglio di Mezzana.
Span. Vela del humo, o vela del eſtay de meſana.
Port. Rabeca, ou vela do eſtay da mezena.

Dieſen Namen führt auch das Beſahnſtagſegel. (Fig. 102. b.)

AAPENFALL.

Holl. Aapenval.
Dän. Abe-Fald.
Schw. Apan- eller Aben-Fall.
Engl. The haliard of the mizen-ſtay-ſail.
Franz. La driſſe de la voile d'etay d'artimon.
Ital. La drizza della carbonera.
Span. La driza de la vela del humo.
Port. A driça da rabeca.

So heiſst auch die Beſahnſtagſegel-Fall. ſ. Fall.

ABAB.

Holl. Een turkſch Matroos.
Dän. En tyrkiſk Matros.
Schw. En tyrkiſk Matros.
Engl. A turkiſh ſailor.
Franz. Un matelot turc.
Ital. Un marinaro turco.
Span. Un marinero turco.
Port. Hum marinheiro turco.

So heiſst bey den Türken ein Matroſe, oder eigentlich ein zum Matroſen angenommener Landmann.

ABAKA.

Holl. Een gading hennip van de Manillas Eilanden.
Dän. Et ſlags Hamp ſom voxer paa de manilleſke öer.
Schw. Et ſlags Hampa ſom växer på de manilſka öar.
Engl. A kind of hemp brought from the Manillas Islands.
Franz. Une eſpece de chanvre, qu'on tire des Isles Philippines.
Ital. Una ſpezie di canapa, che ſi trova nelle Manille.
Span. Una eſpecie de cañamo que ſe halla en las Manillas.
Port. Huma eſpecie de canhamo que creſce nas Manilhas.

Eine Art Flachs oder Hanf, ſo auf einigen der Manilliſchen Inſeln wächſt. Er wird aus einer Pflanze gezogen, die daſelbſt Koffo genannt wird, und zu den Bananas oder Paradies-Feigenbäumen gehört. Es giebt davon zwey Sorten, wovon die eine weiſs und die andere grau iſt. Aus der erſteren verfertigt man ſehr feine Leinwand und von der letzteren wird verſchiedenes Tauwerk gemacht.

ABANDONNEMENT.

Holl. Het Abandoneeren van een Schip &c. aan den Verzekeraar.
Dän. En Afſtaaelſe og Overladelſe af Gods eller Skib til Aſſuradeuren.

Schw. Abandonera förſakrade Skepp eller Gods til Aſſecuradeuren.
Engl. The abondoning of a veſſel or goods to the inſurer for getting paid the inſured ſum.
Franz. Abandonnement.
Ital. Abandonamento, ceſſione.
Span. Abandono.
Port. Deixaçaô, inteira ceſſaô.

Iſt im Seerecht der Vertrag, vermittelſt welchem der Verſicherte ſich aller Anſprüche auf ein verunglücktes oder vom Feinde genommenes Schiff begiebt, und dafür von dem Verſicherer 98 pC. von der in der Polize angegebenen Summe erhält. Sobald der Verſicherte Nachricht von dem Verluſt oder der Wegnahme ſeines Schiffs bekömmt, muſs er es dem Verſicherer anzeigen, oder, wie die Kaufleute ſagen, andienen laſſen. In Frankreich und England kann man auf ſolche Weiſe Abſtand thun und ſich nach Ueberlieferung der Beweis-Urkunden von dem Verſicherer die verſicherte Summe ausbezahlen laſſen. In Hamburg verſteht man ſich eben nicht dazu, ſondern es iſt dem Verſicherer lieber, Zeit zu gewinnen, und nach Aufmachung des Schadens das Deficit zu bezahlen. In Holland hält ſolches ebenfalls ſehr ſchwer.

ABARBEITEN, (ein Schiff vom Strande.)

Holl. Een Schip van de grondt helpen, afarbeiden.
Dän. At bringe et ſtrandet Skib paa Flot igien.
Schw. At arbeta af Skeppet, loſſa Skeppet ifrån grunden.
Engl. To get a ſhip afloat, or off from the ground.
Franz. Dechouer un vaiſſeau.
Ital. Scagliare, far tornare a galla un baſtimento incagliato.
Span. Echar un navio a flote, deſencallar un navio.
Port. Deſencalhar ou fazer nadar hum navio que eſtava em ſecco.

Ein Schiff von dem Grunde, worauf es feſt ſitzt, wieder los zu machen ſuchen. Auf groſſen Schiffen wirft man zu dieſer Abſicht gemeiniglich einen Anker aus, worauf man ſtark windet. Kleine Fahrzeuge aber ſucht man durch Schieben mit Staken wieder abzuarbeiten.

ABARBEITEN, (ein Schiff, welches geentert worden.)

Holl. Sig van den Vyandt afarbeiden.
Dän. At arbyde ſig lös.
Schw. At arbeta ſig lös.
Engl. To puſh off the enemy, who attempted to board.
Franz. Deborder.
Ital. Diſabordare, alargarſi.
Span. Deſabordar.
Port. Deſabordar.

Ein Schiff ſucht ſich von einem andern, wovon es geentert worden, wieder abzuarbeiten, indem es die Haken und Enterdrachen des Feindes abhauet und deſſen Schiff mit Stangen wieder von ſich ſtöſst.

ABBLASEN, die Kanone.

Holl. De Stukken afblaaſen.
Dän. At afblæſe Kanonerne.
Schw. At afbläſa Kanonerne.
Engl. To blow the pieces off.
Franz. Souffler les canons.
Ital. Abroſtolire, nettare i cannoni con polvera.
Span. Limpiar las piezas con polvera.
Port. Alimpar as peças com polvora.

Die Kanone mit etwas wenigem Pulver abfeuern, um ſie zu reinigen.

ABBRASSEN ſ. Braſſen.

ABBRECHEN, ein altes Schiff.

Holl. Een Schip afbreeken.
Dän. Bryde i Stykker.
Schw. Bryta up eller i Stykker.
Engl. To break up.
Franz. Demolir un vaiſſeau.
Ital. Demolire una nave.
Span. Demolir un navio.
Port. Demolir hum navio.

Die Theile eines Schiffs, welches Alters oder anderer Urſache halber, nicht mehr fähig iſt, zu dienen, wieder von einander brechen.

ABDANKEN, das Volk.

Holl. Het Volk afdanken.
Dän. At afdanke eller aftakke Skibsfolket.
Schw. Afdanka Skeppsfolket.
Engl. To pay off, to discharge the crew.
Franz, Congedier l'equipage.
Ital. Congediare o dar congedo all' equipaggio.
Span. Deſpedir la tripulacion; pagar la ſoldada.
Port. Dar baixa os marinheiros, a tripulaçaô.

Nach vollbrachter Reiſe dem Volke den verdienten Lohn ausbezahlen und den Abſchied geben.

ABDANKEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip afdanken.
Dän. At afdanke et Skib.
Schw. At afdanka et Skepp.
Engl. To lay up a veſſel for age and crazineſs.
Franz. Condamner un vaiſſeau.
Ital. Condannare una nave.
Span. Condenar un navio.
Port. Condemnar hum navio.

Ein Schiff Alters wegen zum fernern Dienſt für untüchtig erklären.

Ein Schiff ABDANKEN oder auflegen.

Holl. Een Schip aftaakelen en opleggen, een Schip afdanken.
Dän. At afdanke eller oplægge et Skib.
Schw. At afdanka eller uplägga Skeppet.
Engl. To lay up a veſſel.
Franz. Deſarmer un vaiſſeau.
Ital. Diſarmare un vaſcello.
Span. Deſarmar un navio.
Port. Deſarmar hum navio.

Heiſst auch oft ſo viel als abtakeln und auflegen.

ABDWEILEN, ſ. Dweilen.

ABEND oder ABENDGEGEND.

Holl. Weſt.
Dän. Veſten.
Schw. Veſten.
Engl. The weſt.
Franz. Occident, oueſt, couchant.
Ital. Occidente
Span. Ocaſo, Ocidente.
Port. Occaſo, Occidente.

Diejenige Welt- oder Himmelsgegend, wo die Geſtirne untergehen. Man hat ſie zur Rechten, wenn man das Geſicht nach Mittag kehrt. *Lat.* Occidens, Plaga occidentalis.

ABEND oder ABENDZEIT.

Holl. De Avond.
Dän. Aften.
Schw. Afton.
Engl. The evening.
Franz. Le ſoir.
Ital. La ſera.
Span. La tarde
Port. A tarde.

Die Zeit, um welche die Sonne untergehet; die Stunden vor und nach dem Augenblicke des Untergangs mit begriffen. *Lat.* Veſpera.

ABENDPUNKT, Weſtpunkt.

Holl. De Weſtpunkt.
Dän. Veſtpunkt.
Schw. Veſtpunkt.
Engl. The weſtpoint.
Franz. Occident, Oueſt.
Ital. Occidente, Ponente.
Span. Occidente, Ponente.
Port. Occidente, Poente.

Iſt an der Weſtſeite des Himmels der Punkt, wo der Equator den Horizont durchſchneidet. Die Schiffer nennen ihn Weſten. Von ihm heiſst die ganze umliegende Gegend des Himmels die Abendgegend; und man ſagt von dem, was ſich in dieſer Gegend zuträgt, es geſchehe gegen Abend oder gegen Weſten. Am 21. März und 21. September, wenn Tag und Nacht gleich ſind, gehet die Sonne, welche alsdann im Equator ſtehet, im Abendpunkt ſelbſt unter. In den übrigen Tagen des Jahrs ſtehen die Punkte des Horizonts, in welchen die Sonne untergehet, von dieſem wahren oder eigentlichen Abendpunkte ab, und fallen im Sommer bey den Bewohnern der nördlichen Halbkugel weiter gegen Mitternacht und im Winter weiter gegen Mittag. *Lat.* Occidens.

ABENDSTERN.

Holl. De Avondſter.
Dän. Aftenſtierne.
Schw. Aftonſtierna.
Engl. The evening ſtar.
Franz. l'Etoile du ſoir.
Ital. Eſpero, ſtella della ſera.
Span. Heſpero.
Port. A eſtrelha da tarde ou veſpertina.

Ein Beyname der Venus, wenn ſie nach ihrer obern Conjunction mit der Sonne auf der Morgenſeite derſelben erſcheint, und alſo Abends nach Sonnenuntergang geſehen wird. *Lat.* Heſperus.

ABENDWEITE.

Holl. Een Stars Avondwydte of hoe ver van't Weſt een Star ondergaat.
Dän. Den Vidde eller Brede imellem Veſtpunkten og en Stiernes Nedgang.
Schw. Solens weſtlig Amplitudo eller Afſtånd ifrån Weſtpunkten.
Engl. The weſtern amplitude.
Franz. Amplitude occaſe ou occidentale.
Ital. Amplitudine occaſa.
Span. Amplitud occidua.
Port. Amplitude occidental, arco do horizonte que ſe comprehende entre o

verdadeiro Poente e o ponto onde qualquer aſtro ſe põe.

Die Abendweite OS iſt der Abſtand des Punktes S, in welchem ein Geſtirn untergeht, vom wahren Abendpunkte O. Dieſer Abſtand iſt, wie die Figur zeigt, ein Bogen des Horizonts HR. Die Abendweite iſt bey den Geſtirnen in der nördlichen Halbkugel nördlich, und in der ſüdlichen ſüdlich. (Fig. I.)

Um die Abendweite OS eines Geſtirns zu finden, muſs ſein Abſtand vom Equator DS oder ſeine Abweichung nebſt der Equatorhöhe des Orts, welche dem Winkel O gleich iſt, gegeben ſeyn. Dann iſt im Dreyeck ODS

Sin O: Sin DS = Rad: Sin OS.

wo OS nördlich oder ſüdlich iſt, je nachdem DS das eine oder das andere iſt. Für Rad = 1 giebt das die Formel

$$\text{Sin Abendw.} = \frac{\text{Sin Abweich.}}{\text{Sin Equatorhöhe}} = \frac{\text{Sin Abweich.}}{\text{Cos Polhöhe.}}$$

Vermittelſt dieſer Formel läſst ſich eine Tafel berechnen, in welcher man für die Polhöhe eines jeden Orts und die Declination eines jeden Geſtirns die zugehörige Abendweite aufſchlagen kann, dergleichen ſich in der Berliner Sammlung aſtronomiſcher Tafeln (*Band III. S.* 255.) unter dem Titel: *Tafel für die Weiten in Oſt und Weſt*, befindet.

Die Berechnung der Abendweite der Sonne nützt vorzüglich den Seefahrern zur Abweichung der Magnetnadeln. *Lat.* Amplitudo occidua.

ABENTHEURER, ſ. Avanturier.

ABFADMEN, ſ. Fadmen.

ABFAHREN, ſ. Abſegeln.

ABFALL vom Hanf, ſ. Schmickels.

ABFALL auf einem Zimmerwerfte.

Holl. Afval van een Timmerwerf.
Dän. Afvald af Træer, Planker &c. paa Verftet.
Schw. Affal, ſmå Bitar Trä ſom afgå.
Engl. The chips and uſeleſs pieces af timber on a ſhipwright's wharf.
Franz. Les decombres & vuidanges d'un attelier de conſtruction.
Ital. Rimaſugli di legno ſul cantiere.
Span. El ſobrado o los pedazos de madera que reſtan de la conſtruccion de un navio ſobre el aſtillero.
Port. Pedaços de madeira que reſtaõ da conſtrucçaõ do navio.

Hierunter verſteht man auf einem Schiffszimmerwerft alles abgehauene und abgeſchnittene Holz, welches zum weitern Gebrauch nicht mehr tauglich iſt.

ABFALL der Steven, ſ. Ausſchieſſen der Steven und Fall.

ABFALL vom Schiffsbrod, ſ. Krumelingen.

ABFALLEN ſ. Abhalten und Abtreiben.

ABFALLEND Waſſer, ſ. Ebbe.

ABFEIERN, ABFIEREN, oder richtiger ABVIEREN.

Holl. Afvieren.
Dän. At affiire.
Schw. At affira.
Engl. To veer, to eaſe away, to eaſe off.
Franz. Filer, mollir.
Ital. Filare, mollare.
Span. Arriar.
Port. Largar, arriar.

Ein Tau dahin folgen laſſen, wohin es von irgend einer Kraft gezogen wird. Man gebraucht dieſes Wort gemeiniglich, wenn von dünneren Tauen die Rede iſt, hingegen ſagt man von Ankertauen, ſie ausſtechen.

ABFEIERN und EINHOHLEN.

Holl. Vieren en haalen.
Dän. Hale og fiire, ſom altiid giöres, naar der hales efter Opſang, ſoſom ved Bouglinerne.
Schw. Fira och hala.
Engl. To veer and haul.
Franz. Haler un cordage par ſecouſſes, pour lui donner un balancement & augmenter la force mouvante.
Ital. Laſcare e tirare.
Span. Arriar y alar.
Port. Largar e alar.

Ein Tau wechſelsweiſe an ſich ziehen und wieder fahren laſſen, um es dadurch in eine ſchwingende Bewegung zu bringen, vermittelſt welcher man es durch einen Ruck deſto ſteifer ſpannen kann. Gemeiniglich geſchieht ſolches bey den Bolinen, wenn man dicht beym Winde ſegelt.

ABGEHENDE Zeit, ſ. Ebbe.

ABGELEGENHEIT der Hafen, Küſten, &c.

Holl. Afgelegenheid, Verheid.
Dän. Fraliggenhed.
Schw. Aflägſenhet.

Engl.

Engl. The line of diſtance between two places.
Franz. La diſtance des ports, des côtes &c.
Ital. La diſtanza di due porti &c.
Span. Apartamiento, diſtancia de un lugar a otro.
Port. Apartamento, diſtancia.

Die Entfernung oder Weite, in welcher zwey Häfen oder Inſeln von einander liegen. Eben ſo ſagt man auch *abgelegen* anſtatt *entfernt*.

ABGESCHIEDEN SEYN.

Holl. Afgeſcheiden, van andere Scheepen afgeraakt zyn.
Dän. At være ſkilt fra de övrige Skibe.
Schw. At vara afſkild ifrån de öfriga.
Engl. To be ſeparated at ſea from other veſſels.
Franz. Etre efflotè ou ecartè d'un vaiſſeau avec qui l'on alloit de compagnie.
Ital. Eſſere ſeparato dagli altri baſtimenti.
Span. Ser ſeparado o derivado de los otros navios con los quales ſe iba de conſerva.
Port. Ser ſeparado ou deſviado de huma frota ou de hum navio.

Bedeutet ſo viel als getrennt ſeyn. So ſagt man z. E. Das Schiff, welches anfangs mit uns in Geſellſchaft ſegelte, iſt jetzt von uns abgeſchieden.

ABGEWINNEN, einem Schiffe die Luv oder den Wind.

Holl. De loef afwinnen, boven de wind komen.
Dän. At vinde Luven af et Skib.
Schw. Vinna Lofven.
Engl. To gain the wind or the weather gage of a ſhip.
Franz. Gagner le vent d'un vaiſſeau.
Ital. Guadagnare il vento d'un vaſcello.
Span. Ganar barlovento.
Port. Ganhar o barlovento.

Durch ein geſchicktes Manövre dem Urſprunge des Windes näher kommen, als das Schiff, dem man den Wind abgewinnen will. Vom letztern wird alsdann geſagt: es iſt unter dem Winde, oder hat die Luv verlohren.

ABGIEREN.

Holl. Afgieren.
Dän. Afgiire.
Schw. At gira af.
Engl. To ſheer off, to ſheer away.
Franz. S'alarguer.
Ital. Allargarſi.
Span. Alargarſe.
Port. Alargarſe.

Das Wort kömmt von dem plattdeutſchen oder holländiſchen *gieren* her, und heiſst das Schiff von einem Gegenſtande ablenken oder entfernen. So ſagt man im Gegenverſtande, auf etwas *zugieren*.

ABGRUND oder Meerſtrudel.

Holl. Afgrond, Draaikolk, Maalſtroom.
Dän. Afgrund, Malſtröm.
Schw. Afgrund, Mälſtröm.
Engl. A gulf, race or whirlpool.
Franz. Abyme ou goufre.
Ital. Abiſſo.
Span. Abiſmo.
Port. Abiſmo.

So heiſſen gewiſſe Stellen des Meers, wo das Waſſer eine beſtändige Bewegung in der Runde haben ſoll, eben ſo, als wenn es durch einen Trichter liefe. Einige Erdbeſchreiber haben einen davon zwiſchen Afrika und Amerika geſtellet, und zwar unter dem 16° nördlicher Breite; und ein anderer ſoll ſich an der Küſte von Norwegen befinden. Wahrſcheinlich haben dieſe Strudel niemals exiſtirt.

ABHALTEN.

Holl. Afhouden, afvallen.
Dän. At holde af.
Schw. Hålla af.
Engl. To bear up, to bear away.
Franz. Arriver.
Ital. Arrivare, appoggiare.
Span. Arrivar.
Port. Andar ou arribar.

Die Richtung des Schiffs dergeſtalt verändern, daſs der Wind, welcher vorher auf das Vordertheil oder auf die Seite deſſelben gerichtet war, mehr von hinten zu in die Segel fällt. Ein Schiff alſo, welches dicht bey dem Winde oder beynahe gerade gegen den Wind anſegelt, kann nur ſo weit abfallen, bis der Wind gerade von hinten zu in die Segel fällt, oder das Schiff vor dem Winde liegt. Würde das Schiff noch weiter herumgedrehet, ſo luvt es auf der andern Seite ſchon wieder gegen den Wind an.

Wenn ein vor Anker liegendes Schiff unter Segel gehen will, und das Ankertau ſchon ſo weit eingewunden iſt, daſs das Vordertheil des Schiffs ſenkrecht über dem Anker ſtehet, oder wie Seeleute ſagen, wenn der Anker auf und nieder iſt, ſo muſs das Schiff abfallen. Um ſolches zu befördern, dreht man die Ruderpinne, womit das Steuer regiert wird, nach der Seite, wohin

wohin das Schiff nicht abfallen ſoll, und ſtellt eins von den Vorſegeln, welches gemeiniglich das Vormarsſegel iſt, ſo, daſs der Wind ſeitwärts in daſſelbe fällt, und das Schiff entweder nach der rechten oder linken Seite, wohin man nämlich abfallen will, herumtreibt. Dieſes Manövre ſchlägt niemals in den Gewäſſern fehl, wo es keine Ströhme giebt; ſind aber dieſe da, ſo muſs man ſehr vorſichtig ſeyn, weil dadurch manchmal das Schiff nach der verkehrten Seite, als wohin man nicht abfallen will, getrieben werden kann.

Wenn ein Schiff entweder durch ein ſchlechtes Manövre oder durch plötzliche Veränderung des Windes, oder Zerſchieſſung der Tauwerke, in einer Schlacht, eine ſolche Lage bekömmt, daſs der Wind von vorne in die Segel fällt, und das Schiff zurück treibt, ſo fällt man nach der Seite, die nach Umſtänden am dienlichſten iſt, ab.

Auf ein Schiff ABHALTEN.

Holl. Op een Schip afhouden, afkomen.
Dän. At holde af paa et Skib.
Schw. Hålla up til et Skepp.
Engl. To bear down on a ſhip.
Franz. Arriver ſur un vaiſſeau.
Ital. Arrivare ſopra un vaſcello.
Span. Arrivar ſobre un navio.
Port. Arrivar ſobre hum navio.

Heiſst auf ein Schiff zuſteuern, wenn es ſich unter dem Winde befindet. Des Morgens erblickten wir die feindliche Flotte unter dem Winde und hielten ſogleich auf dieſelbe ab, um ſie einzuhohlen und anzugreiffen.

HALT AB!

Holl. Hou af!
Dän. Hold af! med vinden!
Schw. Hålla af!
Engl. Bear away! Bear up!
Franz. Arrive!
Ital. Arriva!
Span. Arriva!
Port. Arriva! o leme de arribada!

Der Befehl an den Steuermann, das Schiff nicht mehr bey dem Winde zu halten, ſondern die Ruderpinne nach der Windſeite (oder Luvwärts) zu drehen, damit das Schiff mehr vor den Wind kömmt.

HALT NICHT AB! Laſs nicht fallen! Halt bey dem Winde!

Holl. Zeilt niet laager!
Dän. Roeret udi Læ! eller, Roer i Læ!
Schw. Håll bi de Vind! Ror i Lä!

Engl. Don't fall off! Luff! Keep her to! Have a care of the lee lurches!
Franz. N'arrive pas!
Ital. Non arriva! orza!
Span. Non arriva! orza!
Port. Naô arrivar!

Der Befehl an den Steuermann oder denjenigen, der beym Ruder ſteht, das Schiff nicht abfallen zu laſſen, ſondern daſſelbe bey dem Winde zu halten.

Laſs ganz ABFALLEN!

Holl. Laat voor de Wind vallen!
Dän. Lad gaae for de Vind!
Schw. Lat gå för de Vind!
Engl. Hard a weather! hard up! bear up round!
Franz. Arrive tout!
Ital. Apoggia tutto!
Span. Arriva todo!
Port. Arriva todo!

Der Befehl an den Steuermann, das Schiff ganz abfallen zu laſſen, ſo daſs es vor dem Wind zu liegen kömmt.

Nach und nach ABFALLEN.

Holl. Allenskens affakken of afhouden.
Dän. At falde af lidt efter lidt.
Schw. Falla af längſamt.
Engl. To bear away by degrees in order to weather a cape.
Franz. Arriver en dependant, en rondiſſant.
Ital. Arrivare poco a poco.
Span. Arrivar poco a poco para montar un cabo.
Port. Arrivar pouco a pouco para montar hum cabo.

Dieſes geſchiehet wenn man um eine Spitze oder Vorgebürge zu ſegeln hat, welches unter dem Winde liegt, oder auch wenn man unvermerkt auf ein Schiff abhalten will. Letzteres hat aber ſeine Schwierigkeiten, weil der Weg des Schiffs dadurch verlängert wird, indem daſſelbe eine krumme Linie beſchreiben muſs. Auch ſchlägt dieſe Liſt gemeiniglich fehl, weil man entweder zu weit vor oder zu weit hinter das Schiff kömmt.

Ganz ABHALTEN und mit dem Winde gehn, oder Aufduven.

Holl. Ganſch voor de Wind vallen laaten of opduwen.
Dän. Duve op, lade gaae for de Vind.
Schw. Låta gå för de Vind, dufva up.
Engl. To bear away large.
Franz. Arriver tout plat.

Ital.

Ital. Apoggiare tutto.
Span. Arrivar todo para correr viento en popa.
Port. Arrivar todo.

Dieſes geſchiehet, wenn der Wind ſo heftig wird, daſs man das Schiff nich länger bey dem Winde halten kann, ſondern ganz abfallen und dem Winde gehorchen muſs.

Durch den Kontermarſch ABFALLEN oder ABHALTEN, ſ. Kontremarſch.

Von einer Bank oder Klippe ABHALTEN.

Holl. Van een Bank afhouden of Ruimte geeven.
Dän. At holde af udi Seiling fra Banker eller Klipper.
Schw. Hälla af ut ifrån Kuſten, Klippor &c.
Engl. To give a good birth to, or keep aloof from any rock or ſhoal.
Franz. Faire honneur à une roche ou à une pointe de terre.
Ital. Far onore ad una punta di terra, a uno ſcoglio &c.
Span. Reſpectar un banco.
Port. Reſpeitar hum banco.

Heiſst ſich etwas davon entfernen, um der Gefahr auszuweichen.

Den Anker vom Bug oder Boog ABHALTEN, ſ. Anker.

ABHAUEN, ſ. das gebräuchlichere Kappen.

ABHALTER.

Holl. Afhouder.
Dän. Afholdere.
Schw. Afhållere.
Engl. Gui.
Franz. Cordage de retenue.
Ital. Draglia.
Span. Retenida.
Port. Retenida.

So nennt man ein Tau, das unten an einen Balken oder Packen befeſtigt wird, damit man ihn bey dem Aufhieſſen von der Seite des Schiffs abhalten und zugleich verhindern könne, daſs er nicht unter die Berghölzer ſtöſst.

ABHOLEN ein Schiff vom Strande.

Holl. Een Schip van het Strand afhaalen.
Dän. At afhale et ſtrandet Skib, at bringe det paa Flot igien.
Schw. Hala Skeppet ifrån Grunden.
Engl. To haul a ſhip off from the ſhore, to get her off from the ground.

Franz. Dechouer un vaiſſeau.
Ital. Rimettere a galla un vaſcello, ſcagliarlo.
Span. Echar a flote un navio encallado.
Port. Deſencalhar hum navio.

Ein Schiff durch Winden und Ziehen an Taue, wieder vom Strande abhelffen, oder wieder flott machen. Das ſo allgemein in der Seeſprache gebräuchliche Wort holen (plattdeutſch halen) muſs im figürlichen Verſtande genommen werden; denn wenn man ein Tau, woran eine Kraft würkt, herholen oder herbringen ſoll, ſo kann ſolches nicht anders geſchehen, als wenn man daran ziehet. In demſelben Verſtande, da man nämlich mit dem Holen eine Idee des Ziehens verbindet, werden auch die Kompoſita, anholen, einholen, niederholen, aufholen &c. gebraucht, und bedeuten anziehen, einziehen, niederziehen &c. Beſonders iſt es, daſs das Wort holen und hieſſen faſt in allen Sprachen gebraucht wird.

ABKAPPEN, ſ. Kappen.

ABKLEIDEN, die Taue.

Holl. De Touwen afkleeden.
Dän. At afklæde Tovene.
Schw. At afkläda.
Engl. To take off the ſervice.
Franz. Defourer.
Ital. Diffaſciare i capi, diffare la manica alle gomene.
Span. Deſſorrar los cabos.
Port. Deſſorrar os cabos.

Von den Tauen die Kleidung, oder dasjenige, womit ſie umwickelt worden ſind, (ſ. Schmarting, Platting, Schladding und Sarving) um ſie vor dem Scheuern und Reiben (in der Seeſprache vor dem Schamvielen) zu bewahren, wieder abnehmen; oftmals geſchiehet ſolches auch, wenn man unterſuchen will, ob die Taue auch unter der Kleidung Schaden bekommen haben.

ABKNEIFFEN, den Wind.

Holl. De Wind afkneypen.
Dän. Knibe Vinden, ligge ſaa nær Vinden man kan komme.
Schw. Knipa högt up i Vinden, hälla ſå när Vinden ſom man kan.
Engl. To haul the wind, to ply or turn to windward.
Franz. Pincer le vent.
Ital. Serrare il vento, accoſtarſi al vento.
Span. Ciñir el viento.
Port. Cingir o vento.

So dicht wie möglich bey dem Winde ſegeln.

AB-

ABKNEIFFEN, einem den Wind, ſ. Abgewinnen.

ABKOMMEN, von einer Gefahr.

Holl. Afkomen.
Dän. Afkomme.
Schw. Afkomma.
Engl. To eſcape, to clear the danger, the ſhore &c.
Franz. Echaper.
Ital. Scappare.
Span. Eſcapar, zafarſe.
Port. Eſcapar.

Man ſagt von einem Schiffe, wenn es von einer gefährlichen Stelle wieder frey wird, daſs es davon abgekommen ſey, z. E. wenn es feſtgeſeſſen, oder vom Winde auf leger Wall getrieben worden, und wieder davon abgearbeitet iſt.

ABKRABBEN, ſ. Krabben und Krabpaſſer.

ABLADER, ſ. Befrachter.

ABLAUF der Steven, ſ. Ausſchieſſen der Steven.

ABLAUFEN, ein Schiff ablaufen laſſen, oder ein Schiff vom Stapel laufen laſſen.

Holl. Een Schip laaten afloopen, van de Helling, van Stapel.
Dän. Lade et Skib löbe af Stabelen.
Schw. Läta et Skepp löpa af Stapeln.
Engl. To launch a ſhip.
Franz. Lancer un vaiſſeau à l'eau.
Ital. Varare una nave.
Span. Echar un navio al agua.
Port. Lançar, botar hum navio ao mar.

Man ſagt von einem Schiffe, es läuft ab, wenn es von der Helling, oder dem Ort wo es gebauet worden, ins Waſſer gelaſſen wird.

Die Art und Weiſe wie dieſes geſchiehet, iſt faſt bey allen Nationen, ja ſogar in jedem Hafen verſchieden.

Methode der Karthaginenſer, Griechen und Römer.

Die Karthaginenſer ſollen an beyde Seiten des Schiffs Menſchen geſtellt haben, welche daſſelbe bey dem Ablauf mit dem Rücken im Gleichgewicht erhalten haben. Auch wurden die Schiffe zuweilen, vermittelſt Menſchen und Thiere, auf einer Art Schlitten übers Land fortgezogen. Beydes giebt uns keine vortheilhafte Idee von der Gröſſe der Karthaginenſiſchen Schiffe. Wenn ein Schiff bey den Griechen und Römern ablief, war es heiliger Tag. Das Schiff ſelbſt und auch der Zimmermann wurden mit Fruchtkränzen behängt, und ein Prieſter, der eine brennende Fackel in der Hand hielt, weihete daſſelbe einer Gottheit. Leichte Schiffe brachte man vermittelſt Rollen oder Walzen ins Waſſer. Bey ſchweren Schiffen aber legte man Häute von kurz vorher getödteten Ochſen oder Pferden unter den Boden derſelben, und lieſs ſie darauf ablaufen.

Archimedes ſoll auch ein Werkzeug erfunden haben, wodurch man mit weniger Arbeit Schiffe, ſo ſchwer ſie auch immer ſeyn mochten, ins Waſſer bringen und auch aufs Land holen konnte. *Scheffer* und *Beſſon* geben eine Abbildung davon, deren Richtigkeit ich in ihrem Werth oder Unwerth beruhen laſſe.

Methode der Franzoſen.

Die Franzoſen beobachten, im allgemeinen genommen, hiebey die gröſste Vorſicht, und da ſie ihre Schiffe ganz ausbauen, ehe ſie ſelbige vom Stapel laufen laſſen, ſo wird auch in der That nicht wenig Behutſamkeit erfordert, ſolche Gebäude, die manchmal 25 bis 3000000 Pfund wägen, bequem ins Waſſer zu bringen.

So lange noch an dem Schiffe gebauet wird, ruhet der Kiel deſſelben auf den Stapelblöcken (*tins*) (Fig. 94. aa.) und an beyden Seiten wird es mit einer Menge Stützen (*acores*) abgeſtützt; wovon diejenigen, welche ſich zunächſt an dem Kiel befinden, ſenkrecht, die gröſsten aber, welche am weiteſten davon entfernt ſind, ſchräge, oder gleichſam wie Strebepfeiler, gegen das Gebäude ſtehen. Um nun zuerſt eine Unterlage für die Bettung zu machen, worauf die beyden Schlittenbalken zu liegen kommen, ſo füllen die Schiffszimmerleute den Raum, welcher ſich zwiſchen den 6 bis 7 Fuſs von einander ſtehenden Stapelblöcken befindet, mit verſchiedenen Stücken Holz aus, welche ſie mit der Breite des Schiffs parallel, ſo hoch über einander legen, bis, die obere Fläche dieſer Hölzer zuſammengenommen, eine gerade Neigung mit der Vorhelling (*avantcale*) oder dem, zwiſchen dem Schiff und dem Waſſer, befindlichen Theil der Helling habe. Dieſe Neigung beträgt für ein Schiff von 74 Kanonen, 6 Linien für jeden Fuſs in der Länge, und wenn die Hölzer, woraus die 16 bis 18 Fuſs breite Unterlage beſteht, ſo hoch auf einander gelegt ſind, daſs ſie auf 18 Zoll nach die Höhe erreicht haben, um mit der Vorhelling eine gerade Neigung zu machen, ſo legt man auf dieſelben die Langhölzer, (*longrines*) (Fig. 93. ccc.) welche mit dem Kiel

parallel

parallel laufen und auf die erſtern Hölzer, worauf ſie rechtwinklicht liegen, eingekeept ſind. Zwey Paar von dieſen Langhölzern befinden ſich an jeder Seite des Kiels und zwar in einer Weite von demſelben, welche beynahe dem 5ten Theil von der gröſsten Breite des Schiffs gleich iſt, und jedes Paar iſt von dem andern nur einen Fuſs breit entfernt. Auf die Queerhölzer, worauf ſie liegen, werden ſie feſtgenagelt, und alsdann legt man auf dieſelben wieder neue Queerhölzer ddd (Fig. 93.), worauf die Bettung ii geſchlagen wird, welche aus etlichen Reihen von Planken beſtehet, die man von dem oberſten Theil der Helling bis an den unterſten am Waſſer liegenden, an beyden Seiten des Schiffs parallel mit dem Kiel fortlaufen läſst. Auf dieſen wohl abgeſchlichteten Planken muſs der Schlitten, worauf das ganze Schiff ruhet, herunterglitſchen, und damit derſelbe weder von der einen noch von der andern Seite der Bettung abweichen kann, ſo nagelt man an die beyden äuſſern Seiten ein 6 Zoll dickes Holz t, welches zu einer Kante dienet. (Fig. 339.)

Um nun zur Verfertigung des Schlittens ſelbſt zu ſchreiten, ſo legt man erſtlich auf jede von dieſen Bettungen einen von den Schlittenbalken ii (*coites* ou *anguilles*) (Fig. 338 und 339.). Bey Kriegsſchiffen ſind dieſe Hölzer gemeiniglich 160 Fuſs lang, und haben 20 bis 22 Zoll im Quadrat: ſie befinden ſich in einer Entfernung von einander, welche dem dritten Theil von der gröſsten Breite des Schiffs gleich iſt, und die unterſte Seite, welche auf der Bettung liegt, wird nicht allein vollkommen glatt und eben gemacht, ſondern überdem noch mit einer dicken Lage Fett oder Schmier überzogen; eben ſo wie auch die Bettung ſelbſt, damit der Schlitten deſto leichter von der geneigten Fläche herunterglei-ten kann. Damit ſich aber auch die Schlittenbalken weder dem Kiel nähern, noch von demſelben entfernen können, werden zwiſchen dieſe und dem Kiel Riegel (*clefs*) p (Fig. 339.) geſchoben, wovon das eine Ende an den Kiel ſtöſst, das andere aber, welches einen 3 Zoll tiefen geraden Winkelſchnitt hat, an den Schlittenbalken ſchlieſst. Der 18 Zoll lange Zahn dieſes Riegels, wird auf die obere Seite des Schlittenbalkens feſtgenagelt. Die Riegel, welche ſich in der Mitte des Kiels befinden, haben 9 Zoll im Quadrat; die an den äuſſerſten Enden hingegen ſind nicht ſo dick, haben aber dabey eine Breite von 9 bis 10 Zoll. Dieſer Unterſchied wird deswegen gemacht, damit die Schiffszimmerleute, welche die Beſchaffenheit der Theile des Schlittens unterſuchen und die

Stapelblöcke, welche unter dem Kiel liegen, wegnehmen oder zerſchneiden müſſen, mehr Platz haben, ihre Arbeit zwiſchen den Riegeln und Queerhölzern, worauf die Bettung liegt, zu verrichten. Dieſe Riegel befinden ſich an jeder Seite des Kiels, und dienen, wie ich eben geſagt habe, zu verhindern, daſs die Schlittenbalken ſich dem Kiel nicht nähern. Damit ſich dieſe aber auch nicht von einander ſelbſt entfernen, wird an die innere Seite des Schlittenbalkens, gerade unter jedem Riegel, ein ſtarker Ringbolzen F eingeſchlagen, und eben dieſes geſchiehet auch an der innern Seite des andern Schlittenbalkens. Durch alle dieſe Ringbolzen nun, wird ein ſtarkes Tau rr geſchoren, welches im Zickzack unter dem Kiel durchläuft. Um dieſes ſtark zu ſpannen, wird es nicht allein vermittelſt einer Winde ſteif angeſetzt, ſondern auch je zwey und zwey, von den unter dem Kiel hin und herlaufenden Theilen, mit einer Kreuzung verbunden oder zuſammengezogen. Das oberſte Ende, von jedem der Schlittenbalken, iſt mit einem dicken Kabel, welches durch den Ringbolzen x gehet, und um einen in der Erde ſtehenden Pfahl oder Ring geſchlagen wird, befeſtiget; vor dem unterſten Ende aber werden Klampen s angenagelt, die man nicht eher, als in dem Augenblick, da das Schiff ins Waſſer gelaſſen werden ſoll, wieder los macht. Auf dieſen ſo befeſtigten Schlittenbalken ſtehen die Schlittenſtänder (*colombiers*) (Fig. 93. ee. Fig. 338. qq. nn.) Sie ſtehen 6 Fuſs von einander, und zwar die hinterſten vertical, die übrigen aber perpendicular auf der geneigten Fläche. Die hinterſten und vorderſten ſtoſſen mit dem Kopf unmittelbar an den Boden des Schiffs; die mittelſten aber unterſtützen ein langes Tragholz (*ventriere*) kk. (Fig. 93. Fig. 338. Fig. 339), welches dicht an den Bauch des Schiffs ſchlieſst und aus verſchiedenen Stücken zuſammengeſetzt iſt, wovon jedes nach der Form, von dem Theil des Schiffs, woran es ſchlieſſen ſoll, geſtaltet ſeyn muſs. Die Füſſe dieſer Ständer ſind rechtwinklicht etwas ausgeſchnitten, und ruhen, ſo weit dieſer Ausſchnitt gehet, auf der obern Seite der Schlittenbalken; hingegen ſchlieſſen die Zähne an die äuſſere Seite derſelben, welche ebenfalls Ausſchnitte hat, wo dieſe Zähne eingelaſſen und feſtgenagelt werden. Die Ständer, welche das ganze Gewicht des Schiffes tragen, müſſen ebenfalls unverrückt in ihrer Lage bleiben, und um dieſes zu erhalten, verbindet man zwey und zwey, welche an beyden Seiten des Schiffs einerley Spann ſtützen, mit einem neuen Tau, welches $1\frac{1}{2}$ Zoll im Durchmeſſer hat, und

unter dem Kiel durchgehet, wie man Fig. 93. Fig. 339. Fig. 340. ſiehet. Man nennt dieſe Sorrung *rouſture*. Das Tau wird mit einer Spill oder Winde ſteif angeſetzt, damit die Köpfe der Ständer unter das Schiff preſſen und daſſelbe ſo weit auflichten, daſs die Stapelblöcke, worauf das Schiff bis jetzt ruhet, nicht mehr zur Tracht kommen und unter dem Kiel weggenommen werden können. Um auch das Ausweichen der gröſſern Ständer nach der Länge der Helling zu verhüten, werden gegen dieſelben gleichfalls Stützen uu (Fig. 338.) geſetzt, deren Füſſe auf den Schlittenbalken ruhen und daſelbſt mit Klampen verſehen und feſtgenagelt werden. Auch verbindet man die Köpfe der Ständer, der Länge des Schiffs nach, mit einer Planke EE. Dieſes ganze bewegliche Gerüſte nun, welches die ungeheure Maſſe des Schiffs tragen und ins Waſſer führen ſoll, wird der Schlitten (*berceau* oder *ber*) genannt.

Jetzt bleibt nichts weiter übrig, als das Schiff noch völlig in die Höhe zu lichten und die Stapelblöcke unter dem Kiel wegzunehmen. In dieſer Abſicht ſchiebt man in den Raum, der ſich zwiſchen zwey Ständern befindet, Klötze l, (Fig. 339.) und zwiſchen dieſe Klötze treibt man Keile (*langues* oder *burins*) m (Fig. 339.), wodurch das Tragholz k unter das Schiff gepreſst und dieſes dadurch aufgelichtet wird. Ehe man aber dieſe Arbeit anfängt, muſs der Schlitten und das Schiff wohl abgeſtützt werden, damit beyde durch die Erſchütterung nicht eher in Bewegung kommen, bis man mit der Wegräumung der Stapelblöcke ganz fertig iſt. Ich habe zwar ſchon von den Klampen und den Stoptauen oder Aufhaltſeilen (*cables de retenue*) xa (Fig. 338. und 340.) geredet, womit die Schlittenbalken auf der Helling befeſtiget werden; allein ich habe noch nichts von einer der vornehmſten Stützen des Schiffs geſagt, welche ſich dem Heruntergleiten deſſelben widerſetzt. Ihr Fuſs ruhet auf den Queerhölzern, worauf die Bettung liegt, und der Kopf ſtehet gegen den Hinterſteven. Die Franzoſen geben ihr den beſondern Namen *fousbarbe*. (Fig. 93- gg. und Fig. 338. ww.)

Wenn nun der Schlitten und das Schiff in vorherbeſchriebenem Stand geſetzt worden, ſo fängt man an die Keile zwiſchen die Klötze zu treiben, und ſobald man die Würkung der Keile ſpührt, wird zuerſt die unterſte Reihe der Seitenſtützen des Schiffs weggenommen und mit dem Hineintreiben der Keile etwas inne gehalten, damit ſich das Schiff gehörig wieder ſetzen kann; alsdann fängt man mit der Arbeit aufs neue wieder an und die gröſſern Seitenſtützen werden gleichfalls abgenommen, wie auch die oberſten Stapelblöcke unter dem Kiel herausgezogen oder zerſchnitten, wenn ſie nicht weichen wollen, und zwar macht man bey den mittelſten den Anfang; die aber an den äuſſerſten Enden des Kiels ſich befinden, werden zuletzt weggenommen, wie auch endlich die Stützen ww. Alsdann ruhet die ungeheure Maſſe des Schiffs gänzlich auf den Schlitten, deſſen Balken nur noch unten von den Klampen s und oben von dem Stoptau xa gehalten werden. Sobald aber erſtere losgebrochen und letztere abgehauen worden, iſt das Schiff auf ſeinem Schlitten gänzlich der Würkung der Schwere überlaſſen. Es fängt nunmehro an, eine Bewegung anzunehmen, welche ſich nach und nach beſchleunigt, und läuft mit dem Hintertheil tief ins Waſſer hinein, erhebt ſich alsdann wieder und verläſst ſeinen Schlitten, um auf dem neuen Elemente eine Stütze zu ſuchen.

Der engliſche Schlitten hat mit dem franzöſiſchen viele Aehnlichkeit, iſt aber von demſelben darin unterſchieden, daſs die Schlittenſtänder ſich nur an den beyden äuſſerſten Seiten des Schiffs, vorne und hinten, aber nicht in der Mitte, unter dem flachen Boden deſſelben befinden, wie man Fig. 341. ſiehet. Auſſerdem ſiud dieſe Ständer bey den Engländern eben ſo wenig, wie die Schlittenbalken, durch unter dem Kiel durchgehende Taue, verbunden. Auch iſt der engliſche Schlitten an das Schiff gebolzt und muſs daher, wenn daſſelbe ins Waſſer gelaſſen worden, erſt wieder los gemacht werden, indem man die Bolzen ſtempelt, das heiſst wieder heraustreibt; da hingegen der franzöſiſche Schlitten nicht mit dem Schiffe ſelbſt verbunden iſt, ſondern daſſelbe verläſst, ſo bald es ins Waſſer gekommen iſt.

Methode der Engländer.

Die Methode der Engländer, ein Schiff ablaufen zu laſſen, iſt folgende: Sie machen erſtlich auf der nach dem Waſſer zu geneigten Stelle (*launch* oder *ſlip*), wo das Schiff gebauet werden ſoll, einen feſten Grund von Hölzern (*groundways*); auf dieſe Hölzer werden die Stapelblöcke (*bloks*) gelegt, worauf das Schiff, während daſs daran gearbeitet wird, ruhet, das Schiff ſelbſt aber wird, eben ſo wie bey den Franzoſen, auf den Seiten mit Stützen (*props* oder *ſhores*) abgeſtützt. Die unterſten Stapelblöcke ſind von hartem Holz, die oberſten aber, worauf der Kiel ruhet, von weichem Holze, weil ſie, wenn das Schiff ablaufen ſoll, zerſpaltet und unter dem Kiel herausgeſchlagen werden müſſen.

Die

Die Engländer nennen ſie daher *ſplitting blcks*. Auf die erwähnten Unterlagen (*groundways*), werden Planken oder Bettungen (*launching planks*) aa genagelt, worauf der Schlitten abläuft.

Der Schlitten (*cradle*) (Fig. 341. und 342.) beſteht gleichfalls aus zwey Schlittenbalken, (*bulgeways*) bb. deren äuſſerſte Seiten um ein Drittel von der gröſsten Breite des Schiffs von einander entfernt ſind. Auf dieſen Füſſen ſtehen vorne und hinten die Ständer (*poppets*) cc. welche mit dem Kopf das Schiff ſtützen, und zugleich mit den *ſpurs* und *drivers* das ganze Gewicht deſſelben tragen. Erſtere ſind lange Stützen, ffff. welche vorn und hinten auf den Schlittenbalken ſtehen und daran befeſtigt ſind, wovon der obere Theil ſich aber etwas nach der Form des Schiffs krümmt und mit demſelben verbolzt iſt, auch ganz bis an das unterſte Bergholz reicht. *Drivers* g hingegen heiſſen die äuſſerſten *ſpurs*, welche auf dem Ende von jedem Schlittenbalken, bey dem Vorſteven, ſtehen und eben ſo wie die *ſpurs* mit dem Schiffe verbolzt ſind und bis an das unterſte Bergholz reichen. Damit die Schlittenbalken ſich nicht dem Kiel nähern können, werden eben ſolche Riegel ii, wie bey den Franzoſen gebräuchlich ſind, zwiſchen den Kiel und jeden Balken geſchoben, und um die Ständer (*poppets*) in ihrer Lage zu erhalten, verbindet man die ganze Reihe mit einem Queerholz (*dagger*) ee. Auf eben dieſe Weiſe werden auch ihre Köpfe mit einer Planke (*daggers-plank*) dd. verbunden.

Methode der Schweden und Portugieſen.

Bey den Schweden und Portugieſen iſt faſt dieſelbe Methode gebräuchlich.

Methode der Spanier, Genueſer und Neapolitaner.

Die Methode der Franzoſen wird von den Neapolitanern auf dem königl. Schiffszimmerwerft zu Stabia, wie auch von den Genueſern und Spaniern, faſt in allen Stücken befolgt, doch bedienen ſich letztere auch zuweilen der Schlagbetten.

Methode der Holländer.

Die Holländer bauen auf dem Lande nur das Unterſte von ihren Schiffen fertig, und laſſen ſie alsdann ins Waſſer laufen; das Uebrige des Gebäudes wird auf dem Waſſer ſelbſt vollendet. Die Haupturſache davon iſt, daſs die Theile des Schiffs, bey dem Ablaufen und von dem Stoſs den daſſelbe bekömmt, wenn es ins Waſſer fährt, nicht zu vielen Schaden leiden und die Verbindungen derſelben auseinander weichen, welches

oftmals der Fall iſt. Die Holländer gebrauchen keinen Schlitten, ſondern bringen das Schiff auf eine ſehr einfache Weiſe ins Waſſer, die auch darin von allen übrigen verſchieden iſt, daſs das Schiff mit dem Vordertheil zuerſt ins Waſſer läuft. Die Methode ſelbſt iſt folgende:

Man legt zuerſt auf Unterlagen AA (Fig. 344.) die eigentlich ſogenannte *Helling* B, welche wie eine Rinne oben etwas ausgehöhlt iſt, damit die ſogenannten Schmierküſſen oder Schmierhölzer (*Smeerhouten*), welche queer über derſelben in einer Weite von 1 bis 2 Fuſs von einander liegen und juſt in den ausgehölten Raum paſſen, nicht von der Helling abgleiten können. Die unterſte Seite der Schmierküſſen (*Smeerhouten*) wie auch die hohle oberſte Seite der Helling, von welcher ſie heruntergleiten ſollen, wird mit einer Lage Fett oder Schmier überzogen. Wenn ſie zwiſchen den Kiel und die Helling gelegt ſind, werden die Klötze oder Hölzer, worauf das Schiff während der Arbeit ruhete, unter dem Kiel herausgeſchlagen. Sobald nun nach und nach alle Seitenſtützen (*Schooren*) des Schiffs abgenommen worden, ruhet es nur allein auf dieſen Schmierküſſen, welche mit der ganzen Laſt des Schiffs von der Helling heruntergleiten, nachdem das Stoptau oder Aufhaltſeil g abgehauen oder gelöſet worden iſt. Damit aber auch das Schiff nicht auf die Seite fallen kann, legt man an beyden Seiten der Helling, und zwar parallel mit dem Kiel, zwey lange Hölzer DD (Fig. 343 und 344.), welche ganz bis zum Waſſer reichen und mit Stützen HH an den äuſſern Seiten verſehen ſind. Man nennt ſie Schlagbetten (*Slagbedden*), weil ſie das Schiff für das Umſchlagen ſichern. Sie ruhen ebenfalls auf Unterlagen EE und werden ſtark beſchmiert.

Iſt bey den Holländern das Schiff nicht auf einer Helling, ſondern blos auf Stapelblöcken erbauet, (der hinterſte von dieſen Blöcken führt den Namen *Dompblock*), ſo wird ſolches eben ſo wie auf einer Helling mit Seitenſtützen abgeſtützt. Etliche davon ſtehen ſenkrecht mit dem Fuſs etwas in der Erde, und heiſſen daher *Steekschooren*, andere hingegen, welche gegen das Vordertheil des Schiffs geſetzt ſind, werden *Sloyſchooren* genannt. Wenn nun das Schiff ſo weit fertig iſt, daſs es ablaufen kann, ſo treibt man Schmierplanken und Keile (*Stootkeggen*) cc, FF. (Fig. 343 und 344.) unter den Kiel des Schiffs, ſo daſs es hinten mehr als vorne in die Höhe gelichtet wird. Ueberdem werden noch die Schlagbetten, eben ſo wie vorher, gelegt. Vor den Stapelblöcken befindet ſich gewöhnlich eine Helling, welche bis ins Waſſer geht.

Methode der Hamburger.

Dieſe Methoden der Holländer ſind von den Hamburgern ebenfalls angenommen, nur werden die Schiffe daſelbſt ganz ausgebauet, ehe ſie ins Waſſer gelaſſen werden.

Um uns eine Idee von der Bewegung eines Schiffs zu machen, welches abläuft, wollen wir alle Umſtände, die ein genauer Beobachter bey einer Fregatte zu Rochefort bemerkt hat, anführen. Die Schlittenbalken dieſer Fregatte hatten eine Neigung von 13 Linien, für jeden Fuſs ihrer Länge; ſie nahm aber dergeſtalt zu, daſs die Bettung zwiſchen dem Schiff und dem Waſſer 16 Linien, für jeden Fuſs von der Länge, geneigt war. Die Fregatte war 150 Fuſs lang und ihr Gewicht wurde 660 Tonnen oder 1320000 Pfund angenommen; überdem war ſie mit 40000 Pfund Ballaſt beſchwert und das ganze Gewicht des Schlittens betrug ungefähr 60000 Pfund. In dem Augenblick, da ſie ihrer Schwere überlaſſen wurde, war die unterſte Kante des Hinterſtevens 18 Fuſs vom Waſſer entfernt. In den erſten 8 Secunden durchlief ſie nur einen Raum von 5 Zoll 9 Linien; in den 14 nächſten Secunden aber ſchon 2 Fuſs 3 Zoll 6 Linien und ihre zwar ſehr langſame Bewegung dauerte doch ununterbrochen fort; allein bald wurde die Beſchleunigung derſelben merklich und die Fregatte durchlief in den folgenden 17 Secunden einen Raum von 47 Fuſs 8 Zoll 6 Linien, und endlich in den letzten 7 Secunden eine Weite von 100 Fuſs.

Wenn mehrere Verſuche dieſer Art mit gehöriger Sorgfalt gemacht und mit einander verglichen, auch dabey die Zeiten aufs genaueſte beobachtet würden, die das mehr oder weniger ſchwere Schiff gebrauchte, um bekannte Räume zu durchlaufen; ſo könnte man dadurch das Verhältniſs des Reibens zu dem Druck der Körper beſtimmen und dieſe Kenntniſs würde in der Phyſik nicht ohne Nutzen ſeyn. Herr *Euler* hat davon den analytiſchen Ausdruck in ſeinem Werke: *Theoria motus corporum rigidorum*, gegeben, und man könnte auf ſolche Weiſe nach beſſern Grundſätzen, als nach der Tradition beſtimmen, welche Neigung man, wie groſs auch die Schwere des Schiffes ſeyn mögte, der Helling oder Bettung geben müſste. Man findet z. E., daſs die beſchleunigende Kraft, wodurch die Fregatte bewegt wurde, ungefähr $\frac{1}{11}$ von ihrem Druck ausmachte, und daſs das Reiben nur ungefähr $\frac{1}{111}$ von demſelben war. Dieſes letztere Verhältniſs ſtimmt vollkommen mit den vielfältigen Verſuchen überein, welche mit der gröſsten Sorgfalt vom Herrn *Coulomb* gemacht

worden und ſich in ſeinem vortreflichem *Memoire ſur la Theorie des Machines ſimples en ayant égard au frottement & à la roideur des cordages, Paris* 1782. 4to. befinden, welches von allen, die von dieſer Materie ein mehreres zu wiſſen wünſchen, geleſen zu werden verdient.

Damit man hier alles beyſammen habe, ſo will ich die Theile des Schlittens, und die übrigen Kunſtwörter, welche beym Ablaufen eines Schiffs gebraucht werden, auch in den übrigen Sprachen folgen laſſen.

Portugieſiſche Kunſtwörter.

Eſtaleiro, das ganze Schiffszimmerwerft.

Carreira, die von den Lang- und Queerhölzern gemachte Bettung, worauf das Schiff abläuft, oder der Stapel.

Guias ou madres da carreira. die Langhölzer ccc. (Fig. 93.)

Toros ou tarolos, die Queerhölzer ddd. (Fig. 93.)

Jazentes, die oberſten Planken oder Bettungen, worauf die Schlittenbalken ruhen ii. (Fig. 93.)

Cachorros, die Schlittenbalken bb. (Fig. 341. und 342.)

Chaſſos do berço, die Schlittenſtänder cc. (Fig. 341. und 342.)

Prodigos do berço, die Hölzer, welche auf dem Schlittenfuſs ruhen, dem Belauf des Schiffs etwas folgen und mit der Seite deſſelben verbolzt ſind ffff. (Fig. 341. und 342.)

Dragas, die Kanten an den Seiten der Schlittenbalken t,t. (Fig. 342. und 339.)

Cunhos das dragas, die Klampen an dieſen Kanten v,v. (Fig. 339.)

Berço, ſo heiſst der ganze Schlitten.

Eſcoras. die Seitenſtützen.

Picadeiros, die Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)

Atacadas. die oberſten Stapelblöcke, welche unter dem Kiel liegen.

Spaniſche Kunſtwörter.

Aſtillero, das ganze Schiffszimmerwerft.

Las gradas, der Stapel, oder die geſamten Unterlagen worauf das Schiff abläuft.

Cala anterior, der vordere Theil des Werfts.

Picaderos, Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)

Puntales, die Seitenſtützen des Schiffs.

Puntales de retenida, die Stützen gegen den Hinterſteven, welche ſich dem Heruntergleiten des Schiffs widerſetzen. (Fig 93g. und 338 ww.)

Cuna, der Schlitten.

Anguilas de cuna, die Schlittenbalken ii. (Fig. 338. und 339.)

Palomares, die Schlittenſtänder qq. nn. (Fig. 338.)

Botantes de los palomares, die Stützen der Schlirtenſtänder uu. (Fig. 338.)

Botantes de caza, oder

Cuñas, die Keile mm. (Fig. 339.)

Trincas de las anguilas, die Taue, womit die Schlittenbalken zuſammengeſorrt ſind rr. (Fig. 339.)

Trincas de los palomares, die Sorrungen der Schlittenſtänder yyy. (Fig. 93. und 339.)

Baſos, Schlagbetten DD. (Fig. 343.)

Anguilas heiſſen auch Schlagbetten bey kleinen Fahrzeugen.

Llaves de anguilas, die Riegel p. (Fig. 339.)

Italieniſche Kunſtwörter.

Il cantiere (vulgo *ciantiere*), das ganze Schiffszimmerwerft.

Lo ſcalo, der Stapel.

Tachj, Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)

Pontali, die Seitenſtützen des Schiffs.

Pontali da popa, die Stützen an dem Hinterſteven ww. (Fig. 338

L'invaſar, der Schlitten.

Vaſi, die Schlittenbalken ii. (Fig. 338 und 339.)

Le colonne, o colombaie, die Schlittenſtänder qq. nn. (Fig. 338.)

Trinche dei vaſi, die Taue, womit die Schlittenbalken geſorrt ſind rr. (Fig. 339.)

Trinche delle colonne, die Sorrungen der Schlittenſtänder yyy. (Fig. 93. und 339.)

Conj, die Keile mm. (Fig. 339.)

Schwediſche Kunſtwörter.

Skeppſlwarf, ein Werft.

Stapel, der Stapel.

Landtbädd, der oberſte Theil des Stapels, worauf das Schiff ſtehet.

Sjöbädd, der unterſte Theil des Stapels am Waſſer.

Stapelbläck, Stapelblöcke aa. (Fig. 94.)

Stöttor under Bottnen ſamt mot Sidan af Skeppet, Stützen womit das Schiff abgeſtützt wird.

Släde, der Schlitten.

Slädrännor, die von Planken gemachten Bettung, über welche der Schlitten hinläuft ii. (Fig. 93.)

Slädarne, die Schlittenbalken bb. (Fig. 341. und 342.)

Kläſſar, die Klötze oder Hölzer zwiſchen den Ständern, bey den Engländern *dagger*, ee. (Fig. 341. und 342.)

Bädd-plankorne, Planken auf der Bettung, worauf die Schlittenbalken ruhen aa. (Fig. 342.)

Styttor från Slädarne, die Schlittenſtänder cc. (Fig. 341. und 342.)

Släd-armar, die Schlittenarme ffff. (Fig. 341. und 342.)

Spännare, ſo heiſſen die vorderſten Arme, welche bey den Engländern *drivers* genannt werden gg. (Fig. 341. und 342.)

Kantrings-bläck, Kenterblöcke die bey dem Ablaufen des Schiffs über den Haufen fallen hh. (Fig. 341.)

Vor dem Winde ABLAUFEN, oder abfallen.

Holl. Voor de Wind afloopen, voor de Wind komen.
Dän. At komme for di Vind.
Schw. At komma för de Vind.
Engl. To bring the wind aft.
Franz. Faire vent arriere.
Ital. Correre vento in popa.
Span. Correr viento en popa.
Port. Correr vento em popa.

Heiſst vor dem Winde ſegeln, oder das Schiff ſo wenden, daſs man den Wind von hinten zu in die Segel bekömmt. Es kann bey günſtigem Winde geſchehen oder auch in einem Sturm, wenn man nicht länger beyliegen kann. Letzteres nennt man jedoch eigentlicher lenſſen, ſ. Lenſſen.

ABLAUFEN, ſ. Abſegeln.

ABLAUFEND Waſſer, ſ. Ebbe.

ABLIEGEN.

Holl. Afleggen.
Dän. At ligge affides fra noget.
Schw. At ligga affides.
Engl. To be diſtant.
Franz. Etre eloigné.
Ital. Eſſere ſcoſtato.
Span. Ser apartado, en cierta diſtancia de un lugar.
Port. Ser em certa diſtancia de hum lugar.

Heiſst entfernt ſeyn. Das eine Vorgebürge liegt von dem andern 6 Meilen ab.

ABLOESEN, die Wache oder das Quartiervolk.

Holl. Het Quartier-volk afloſſen, de Wagt afflaan.
Dän. At aflöſe Vagten.
Schw. At aflöſe Vakten.
Engl. To ſet the watch.
Franz. Relever le quart.
Ital. Rendere o chiamare la guardia.

Span.

Span. Rendir la guardia.
Port. Render a guarda, o quarto.

Die Stelle der ſich auf der Wache befindenden Matroſen, durch andere vertreten laſſen, damit erſtere ausruhen können. ſ. Wache.

ABMACHEN, den Speck, (bey den Grönlandsfahrern.)

Die Stücken Speck in Tonnen legen. Wenn man nämlich von dem Wallfiſch alles abgeſchnitten hat, was man gebrauchen kann, ſo muſs der König und die Königin die Stücken Speck, welche vorher von den Hackjepieks, durchs Flensgat in den Raum geworfen worden, wieder aus demſelben aufs Deck werfen, allwo das Abmachen geſchieht.

ABNAGELN, oder vernageln ein Schiff.

Holl. Een Schip vernageln.
Dän. Fornagle Skibet met Træenagler.
Schw. Förnagla Skeppet.
Engl. To drive the tree-nails into a ſhip's ſides or bottom.
Franz. Gournabler un vaiſſeau.
Ital. Incavigliare una nave.
Span. Cavillar o poner las cavillas.
Port. Encavilhar, pôr as cavilhas de pào em huma nào.

Die hölzernen Nägel in das Schiff treiben, zum Unterſchied von ſpikern, worunter man das Schlagen der eiſernen Nägel oder Spiker ins Schiff verſteht.

ABPASSEN, die Kanone, ſ. richten.

ABPLATTUNG der Erde.

Holl. De Afplatting.
Dän. Afplatning af Jorden.
Schw. Afplattning af Jorden eller hvad Jorden är plattare vid Polerna.
Engl. The difference between the longeſt and ſhorteſt diameter of the earth.
Franz. Applatiſſement de la terre
Ital. La ſchiacciatura della terra.
Span. Aplanamiento de la tierra.
Port. O achatamento da terra.

Diejenige Gröſſe, um welche die durch die Pole der Erde gehende Axe kleiner iſt, als die, welche ſich in der Fläche des Equators befindet. Nach *Newtons* Annahme verhält ſich erſtere zur letztern wie 229 zu 230. Man ſehe ein mehreres hievon unter Erde.

ABPUTZEN, die Taue.

Holl. Afſnuiten, afputzen.
Dän. Afputſe Tovene.
Schw. Afputſa.

Engl. To clip off.
Franz. Moucher.
Ital. Pellucare.
Span. Cortar las puntas deſhiladas, o las filaſticas rompidas de un cabo nuevo.
Port. Cortar as puntas deſiiadas de hum cabo.

Alle rauhe Spitzen von den neugemachten Tauen abſchneiden; inſonderheit die Spitzen von den, bey dem Zuſammendrehen der Taue, geſprungenen Kabelgarnen. Die Reepſchläger thun dieſes, damit die Taue ebener werden und ein beſſeres Anſehen bekommen.

ABRAKEN, von einer Bank &c. ſ. Abkommen.

ABRECHTS oder verkehrt.

ABRECHTS ROJEN, ſ. die Riemen ſtreichen.

ABREISEN, ſ. Abſegeln.

ABSACKEN, auf einem Fluſs.

Holl. Een Rivier affakken.
Dän. At drive mod Mundingen af et Riveer.
Schw. At drifva emot Åmynningen.
Engl. To fall down a river with the tide.
Franz. Deſcendre une riviere en derivant.
Ital. Diſcendere, calare un fiume.
Span. Bajar un rio.
Port. Abaixar hum rio.

Auf einem Fluſſe ſich von dem Strohm nach dem Meere zu führen laſſen. ſ. Niedertreiben.

ABSÄGEN, die Wankanten oder Schillſtücke von dem Holz.

Holl. De Wankanten van een Hout afzaagen.
Dän. At affauge Vankanterne.
Schw. Säga af Vankantorne.
Engl. To take off the ſlabs.
Franz. Enlever les doſſes ou doſſe-flaches.
Ital. Levar le coege.
Span. Levar las cagas.
Port. Levar as coſtas das madeiras.

Mit einer Säge von dem Rundholz den Rücken oder die Wankanten abnehmen, um es viereckig zu machen.

ABSETZEN den Anker, ſ. Anker.

ABSCHABEN.

Holl. Schaaven, afſchaaven.
Dän. At afhövle, ſlette, jevne med en Hövl.

Schw.

Schw. Afhöfla.
Engl. To plane.
Franz. Raboter.
Ital. Piallare.
Span. Acepillar.
Port. Acepilhar.

Das Wort iſt eigentlich holländiſch und heiſst abhobeln, oder das Holz mit der Hobel glatt und eben machen.

ABSCHAKEN.

Holl. Affchaaken.
Dän. At affkage.
Schw. At affkaga.
Engl. To fleet a tackle, or to ſhift.
Franz. Affaler, un palan &c.
Ital. Sartiar, un paranco &c.
Span. Tiramollar.
Port. Tiramolhar.

Das Reiben, wodurch Taue, die durch Blöcke fahren, aufgehalten werden, durch Schütteln und Ziehen zu überwinden ſuchen; ſo ſchakt man z. E. eine Gien ab, indem man durch Schütteln und Ziehen die Blöcke derſelben von einander zu entfernen ſucht. Eben ſo müſſen, wenn Segel losgemacht ſind, ihre Geitauen, Gordings und Reftaljen abgeſchaket werden, weil das Segel allein nicht Schwere genug hat, das Reiben dieſer Taue in ihren Blöcken zu überwinden.

ABSCHEIDEN von andern Schiffen.

Holl. Affcheiden, van andere Scheepen afraaken.
Dän. Skille ſig fra de övrige Skibe.
Schw. Skilja ſig.
Engl. To part company; or ſeparate at ſea.
Franz. Effloter.
Ital. Separarſi dagli altri baſtimenti.
Span. Separarſe de una flota.
Port. Separarſe, deſviarſe de huma frota.

Sich von andern Schiffen trennen, es mag ſolches mit Vorſatz oder durch Zufall geſchehen.

ABSCHIEDS-SCHUSS, ſ. Schuſs.

ABSCHIFFEN, ſ. Abſegeln.

ABSCHIFFEN, die Waaren.

Holl. Waaren affcheepen of inſcheepen.
Dän. At indſkibe Varer.
Schw. At affkeppa Varorna.
Engl. To ſhip, to put goods, ſtores &c. on ſhip board.
Franz. Embarquer les marchandiſes,
Ital. Imbarcare le mercanzie.

Span. Embarcar.
Port. Embarcar.

Die Waaren ins Schiff bringen, um ſie damit zu verſenden.

ABSCHIFFUNG der Waaren, ſ. Einſchiffung.

ABSCHLAGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen afflaan.
Dän. At fraſlaae Sejlene.
Schw. Afflå Seglen.
Engl. To unbend the ſails.
Franz. Deſenverguer ou detacher les voiles.
Ital. Diſinferire, diſtaccare le vele, *bey den lateiniſchen Segeln* diſantennare.
Span. Deſenvergar las velas.
Port. Deſenvergar as velas.

Die Segel von den Raaen, wo ſie gedient haben, abnehmen oder wieder los machen.

ABSCHLICHTEN, das Holz.

Holl. Slegten, afflegten.
Dän. At ſlette.
Schw. At ſläta.
Engl. To plane.
Franz. Applanir.
Ital. Appianare il legno.
Span. Aliſar la madera.
Port. Aplainar.

Das Holz glatt und eben machen. Die Seiten, welche gut an einander ſchlieſſen ſollen, müſſen wol abgeſchlichtet werden.

ABSCHLINGERN, die Maſten.

Holl. De Maſten afflingern.
Dän. Afflingre.
Schw. Afflingra.
Engl. To roll away the maſts.
Franz. Rompre ſes mâts par le roulis.
Ital. Diſarborare.
Span. Deſarbolar.
Port. Desmaſtrear, Desarvorar, Quebrar os maſtros.

Die Maſten werden abgeſchlingert, wenn ſie durch allzuſtarkes Schlingern des Schiffs brechen und über Bord geſchleudert werden.

ABSCHRIKKEN.

Holl. Affchrikken.
Dän. Affkrikke, fiire noget lidt.
Schw. Loſſa eller fira litet, affkrikka.
Engl. To pay out a little, to eaſe off a little.
Franz. Filer un peu.
Ital. Mollare un poco, dar un ſalto.

Span.

Span. Dar un ſalto, arriar un poco.
Port. Dar hum ſalto, largar hum pouco.
Nur ein wenig abvieren.

ABSCHROTEN, ſ. Schroten und Schrottau.

ABSEGELN.

Holl. Afzeilen, vertrekken.
Dän. Affejle.
Schw. Affegla.
Engl. To get under ſail.
Franz. Partir, mettre à la voile.
Ital. Far vela
Span. Hacerſe a la vela.
Port. Fazerſe a vela.

Sich mit dem Schiffe, durch Hülfe der Segel, von einem Ort wegbegeben.

Den Maſt ABSEGELN.

Holl. De Maſt afzeilen.
Dän. Affejle Maſten.
Schw. Affegla Maſten.
Engl. To carry away the maſt, to ſpring a maſt.
Franz. Rompre un mat.
Ital. Rompere un albero a forza di vele.
Span. Romper un palo.
Port. Romper hum maſtro.

Bey ſtarkem Winde durch zu vieles Segelführen den Maſt zerbrechen.

ABSETZEN, abſtoſſen mit einem Bootshaken.

Holl. Affetten.
Dän. At Affætte, Affstöde met Baadshager.
Schw. Sätta af med Båtshaker eller Bårlingar.
Engl. To put off.
Franz. Deborder.
Ital. Dibordare.
Span. Empujar, botar.
Port. Empuxar.

Ein kleines Fahrzeug mit Hülfe eines Stakens von einem Gegenſtande abſtoſſen. So ſagt man z. E. Setz ab! daſs heiſst: Stoſs ab!

ABSPÜHLEN, das Deck.

Holl. Het Deck affpoelen.
Dän. Affkylle Dæket.
Schw. Affkölja Däket.
Engl. To waſh the deck.
Franz. Laver le pont.
Ital. Bagnar la coperta, lavarla.
Span. Baldear la cubierta.
Port. Lavar a cuverta.

Waſſer aufs Deck gieſſen, um es zu reinigen, nachdem es vorher gefegt worden. Auf der See muſs eigentlich das ganze Schiff zweymal von auſſen und einmal von innen geſpühlt werden, weil ſich durch das Seewaſſer das Holz länger conſervirt.

ABSTAND vom Scheitel.

Holl. De wydte van de Schedel of Zenit.
Dän. Vidden fra Zenith.
Schw. Vidden eller Afſtånd ifrån Zenith.
Engl. The diſtance from the Zenith.
Franz. Diſtance au Zenith.
Ital. Diſtanza dal Zenith.
Span. Diſtancia del Zenith.
Port. Diſtancia do Zenith.

Der zwiſchen dem Scheitelpuncte oder Zenith und einem Geſtirn oder andern Puncte des Himmels enthaltene Bogen eines Scheitelkreiſes. Da der Scheitelpunct überall um 90° vom Horizont entfernt iſt; ſo macht eines Geſtirns Abſtand vom Scheitel mit deſſen Höhe jederzeit 90° aus, oder: der Abſtand vom Scheitel iſt das Complement der Höhe. Iſt z. E. die Höhe eines Sterns 55°, ſo wird deſſen Abſtand vom Scheitel 35° ſeyn. Die Sonne hat den geringſten Abſtand vom Scheitel am Mittage des längſten, den gröſsten aber am Mittage des kürzeſten Tages. *Lat.* Diſtantia a vertice.

ABSTAND der Nachtgleiche vom Mittage.

Holl. De Wydte der Nagtëvening van de Meridian of van de Zon.
Dän. Diſtancen mellem Equinoxen eller Jevndögn og Solen.
Schw. Equinoxens Afſtånd ifrån Solen.
Engl. The diſtance between the equinox and the ſun's place on the equator.
Franz. Diſtance de l'equinoxe au ſoleil ou au meridien.
Ital. Diſtanza del equinozio al ſole
Span. Diſtancia del equinoccio al ſol.
Port. Diſtancia do equinoccio ao ſol.

Die Anzahl von Graden oder von Stunden, welche der Frühlingspunct, von dem Augenblicke des Mittags an, noch zu durchlaufen hat, ehe er in den Mittagskreis gelangt. Dieſer Abſtand der Nachtgleiche vom Mittage iſt, in Graden ausgedrückt, jederzeit 360°, weniger der geraden Aufſteigung der Sonne. Man ſetze z. E. die gerade Aufſteigung der Sonne ſey 90°, oder die Sonne komme mit dem 90ſten Grade des Equators zugleich in den Mittagskreis, ſo wird in dem Augenblicke, da dieſes geſchiehet, der Frühlings-

Frühlingspunkt oder Anfang des Equators 90° weiter gegen Abend ſtehen, und alſo noch 270° zurückzulegen haben, ehe er den ganzen Cirkel vollendet und alſo das nächſtemal wieder in den Mittagskreis tritt. Daher iſt ſein Abſtand vom Mittage 270° = 360° — 90°. Will man dieſen Abſtand in Zeit ausdrücken, ſo müſſen die Grade deſſelben in Zeit verwandelt werden. ſ. die Artikel Sternzeit und Sonnenzeit. So geben 270° in dem angenommenen Beyſpiele 18 Sternſtunden oder 17 St. 57 M. 3 Sec. mittlere Sonnenzeit. So viel Zeit verflieſst alſo noch vom Mittage an gerechnet, ehe der Frühlingspunct den Mittagskreis erreicht. Man gebraucht dieſen Abſtand, um die Stunde zu finden, zu welcher jeder Stern durch den Mittagskreis geht, ſ. Culmination.

ABSTECHEN, von einem Schiff.

Holl. Van een Schip afſteeken.
Dän. At lægge fra Bord.
Schw. Lägga ifrån Bord, begifva ſig ifrån en annans Skepp.
Engl. To ſheer off.
Franz. Deborder s'eloigner d'un vaiſſeau.
Ital. Scoſtarſi, allontanarſi.
Span. Apartarſe de un navio,
Port. Apartarſe de hum navio.

Sich mit einem Boot oder Fahrzeuge von einem Schiffe entfernen oder davon abhalten.

Die Luv ABSTECHEN, ſ. den Wind abgewinnen.

ABSTEIGENDER Knoten, ſ. Knoten.

ABSTEIGENDE Zeichen, ſ. Thierkreis.

ABSTEIGUNG, gerade.

Holl. De regte Deſcenſie.
Dän. Lige Deſcenſion.
Schw. Rät Deſcenſion.
Engl. The right Deſcenſion.
Franz. Deſcenſion droite.
Ital. Diſcenſione retta.
Span. Deſcenſion recta.
Port. Deſcenſaõ recta.

Iſt mit der geraden Aufſteigung völlig einerley; es wird nämlich darunter der Bogen des Equators verſtanden, welcher zwiſchen dem Frühlingspuncte und dem Abweichungskreiſe eines Geſtirns enthalten iſt. *Lat.* Deſcenſio recta.

ABSTEIGUNG, ſchiefe.

Holl. De ſchuins Deſcenſie.
Dän. Skev Deſcenſion.

Schw. Skef Deſcenſion.
Engl. The oblique deſcenſion.
Franz. Deſcenſion oblique.
Ital. Diſcenſione obliqua.
Span. Deſcenſion obliqua.
Port. Deſcenſaõ obliqua.

Derjenige Bogen des Equators, welcher zwiſchen dem Frühlingspuncte, oder Anfange des Equators und dem mit einem Geſtirne zugleich untergehenden Puncte deſſelben enthalten iſt. Zur Vergleichung ſ. Aufſteigung, ſchiefe.

Der Unterſchied der geraden und ſchiefen Abſteigung eines Geſtirns, heiſst ſeine Descenſionaldifferenz. Dieſe iſt bey Geſtirnen, welche ihre Lage gegen die Fixſterne nicht merklich ändern, mit der Aſcenſionaldifferenz einerley. Aus ihr findet ſich die ſchiefe Abſteigung durch die Formel:

Schiefe Abſt. = gerade Aufſt. + Desc. Diff., wo man bey negativem Werthe der Descenſionaldifferenz, ſtatt zu addiren, ſubtrahiren muſs. *Lat.* Deſcenſio obliqua.

ABSTRÖMEN.

Holl. Afſtroomen.
Dän. At afſtrömme eller være borttagen med Strömmen.
Schw. Afdrifva, Afſtrömma.
Engl. To be carried away by currents.
Franz. Etre emporté par les courans.
Ital. Eſſere portato via per i correnti.
Span. Ser llevado de las corrientes.
Port. Ser levado pelas correntes.

Man ſagt von einem Schiffe, daſs es abgeſtrömt iſt, wenn es durch die Gewalt des Stroms von der Stelle, wo es ſich befand, oder von dem Wege, den es machen wollte, weggeriſſen wird.

ABSTÜTZEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip ſchooren.
Dän. At ſtötte Skibet.
Schw. Stötta et Skepp, i dockan eller på Stapelen.
Engl. To prop a ſhip on the ſtocks.
Franz. Acorer un vaiſſeau ſur le chantier.
Ital. Pontellare una nave ſul cantiere.
Span. Appuntalar un navio ſobre el aſtillero.
Port. Eſcorar hum navio,

So lange noch auf dem Werft an dem Schiffe gearbeitet wird, iſt daſſelbe an beyden Seiten, wie auch vorne und hinten, mit Stützen verſehen oder abgeſtützt. Wenn ein Schiff auf die

Seite gewunden oder gekielholet werden ſoll, ſo müſſen vorher nicht allein die Maſten, ſondern auch alles Bewegliche in demſelben, als Ballaſt &c. wohl abgeſtützt werden.

ABTAKELN, die Schiffe.

Holl. Aftakelen.
Dän. At aftakle.
Schw. At aftakla.
Engl. To unrig a ſhip.
Franz. Dégréer ou dégarnir un vaiſſeau.
Ital. Sguarnire, diſarmiggiare.
Span. Deſaparejar un navio.
Port. Deſaparelhar hum navio.

Die Schiffe nach vollbrachter Reiſe oder zur Winterzeit, wenn ſie nicht gebraucht werden, von allem Tauwerk entblöſſen, damit ſolches dem Wetter nicht ausgeſetzt bleibe. Kriegsſchiffe werden nach vollbrachtem Seezuge abgetakelt und aufgelegt, auch dabey entwaffnet, das heiſst von allen Kriegszurüſtungen, als Kanonen, Pulver &c. entblöſst.

ABTAKELUNG.

Holl. De Aftakeling.
Dän. Aftakling.
Schw. Aftakling.
Engl. The unrigging.
Franz. Le degréement.
Ital. Lo ſguarnimento.
Span. Deſaparejo.
Port. Deſaparelho.

Die Abnehmung des Tauwerks von den Schiffen, ſ. Abtakeln.

ABTHEILUNG einer Flotte, ſ. Diviſion.

ABTREIBEN.

Holl. Afdryven, Wraak maaken.
Dän. At afdrive.
Schw. At afdrifva.
Engl. To make lee-way, to drive or fall to leeward.
Franz. Deriver.
Ital. Derivare.
Span. Derivar, irſe a la ronza.
Port. Derivar.

Wenn ein Schiff bey dem Winde ſegelt, ſo geht daſſelbe nicht in der Richtung ſeines Kiels fort, ſondern wird nach Umſtänden mehr oder weniger nach der Seite getrieben, wohin der Wind wehet. Der Winkel, den der Kiel des Schiffs mit dem wahren Wege macht, wird die Abtrift genannt. Auf der See findet man dieſe Abtrift ſehr leicht, denn man braucht nur den Winkel zu meſſen, den der Sog oder das Kielwaſſer des Schiffs (das iſt der Strich, den das Schiff hinter ſich im Waſſer zurückläſst) mit der Richtung des Kiels macht. Die Abtrift hängt nicht allein von dem Winkel, mit welchem der Wind in die Segel fällt, ſondern auch von der Form der Schiffe ſelbſt ab; und um dieſelbe zu beſtimmen, muſs man die Stabilität des Schiffs, und inſonderheit das Geſetz von dem Widerſtand des Waſſers kennen. Jedoch aus allen neuern Verſuchen, welche von den Herren *Alembert*, *Condorcet*, *Boſſut*, *de Borda* und *Romme* gemacht worden ſind, erhellet, daſs der Widerſtand des Waſſers ſich bey weitem nicht ſo verhält, wie es die Mathematiker bis jetzt angenommen haben. Der Grund aller prächtigen Gebäude, welche von einem *Bouguer*, *Jorge Juan* und andern groſſen Männern aufgeführt worden ſind, iſt daher auf einmal über den Haufen geworfen. Auch die Erfahrung lehret, daſs die Berechnungen dieſer groſſen Männer mehr kunſtreich als nützlich ſind. Herr *Bourde de Villehuet* bemerkte unter andern, daſs die Abtrift, wenn man dicht bey dem Winde ſegelt, bey ſtärkerm oder ſchwächerm Winde, wie auch bey mehrerer oder wenigerer Geſchwindigkeit des Schiffs, bald nur halb ſo groſs, bald aber fünfmal ſo groſs war, wie ſie *Bouguer* in ſeinen Tafeln (*Traité de Navire p.* 408) angiebt.

Wir wollen daher in Folgendem unterſuchen, ob nicht auch durch Näherungsformeln, welche den wahren Widerſtand oder Druck des Waſſers auf einen jeden Körper, der ſich in demſelben bewegt, anzeigen, (nämlich ſo wie dieſer Widerſtand aus den gemachten Verſuchen erhellet) die Abtrift eines Schiffs beſtimmt werden kann, und ob ſich nicht ein allgemeines Geſetz daraus herleiten läſst, welches mit allen auf der See gemachten Beobachtungen übereinſtimmt.

Wenn ein Schiff ABCD (Fig. 450.) von dem Winde in der Richtung EF getroffen wird und ſich nach GH fortbewegt, ſo muſs daſſelbe ſo geſtaltet ſeyn, daſs es auf dieſer Linie mit der gröſsten Geſchwindigkeit fortlaufen kann, und der Winkel AGH oder die Abtrift, die möglich kleinſte wird. Wir wollen alſo annehmen, daſs ein Schiff ſich nach der Richtung GH fortbewegt, und, um die Sache einförmig zu machen, uns vorſtellen, daſs ſolches durch die bewegende Kraft nicht auf die Seite geneigt wird. Eben ſo wollen wir auch vorausſetzen, daſs das mittelſte Spann oder die gröſste Breite des Schiffs ſich gerade in der Mitte deſſelben befindet, und überhaupt in allen Theilen des Gebäudes, ſowol vorne und hinten als auch an beyden Seiten, eine vollkommene Simmetrie herrſcht. Es ſey nun

nun K die Kraft, welche das Schiff in der horizontalen Richtung forttreibt. Ferner wollen wir a den Winkel AEF nennen und b die Abtrift, s die Fläche des grössten oder mittelsten Spanns und F die Diametral-Fläche des Schiffsbodens. Die Kraft K kann man in zwey andere Kräfte zerlegen, wovon die eine K Cos a nach DA gerichtet ist, und die andere K Sin a sich perpendicular mit der erstern befindet. Eine jede nun sucht nach ihrer besondern Richtung dem Schiffe Bewegung mitzutheilen, und das Wasser widersteht der vereinigten Kraft dieser beyden. Da aber solcher Widerstand nur durch Bewegung entstehen kann und nach einer Function von der erlangten Geschwindigkeit zunimmt, so folgt daraus, dass wenn das Schiff zu einer einförmigen Geschwindigkeit gelangt ist, eine vollkommene Gleichheit zwischen jeder von den Kräften, woraus K zusammengesetzt ist, und dem Widerstande, den das Wasser ihrer besondern Würkung leistet, Statt finden muss. Da wir nun K aus zwey Kräften zusammengesetzt angenommen haben, so wollen wir gleichfalls den Widerstand des Wassers in zwey Kräfte zerlegen, wovon die eine in der Richtung der Länge des Schiffs AD würkt, und welche wir den geraden Widerstand nennen wollen. Die andere aber in der Richtung von der Breite des Schiffs wollen wir durch Seitenwiderstand ausdrücken. Es sey nun h die Höhe, von welcher die schiefe Geschwindigkeit des Schiffs herrühret und m der mittlere Winkel von dem Einfall des Wassers auf die verschiedenen horizontalen Schnitte des Schiffsbodens, wenn der Weg, den das Schiff macht, gerade ist. Man wird nun leicht sehen, dass in der Annahme des schiefen Weges GH, der mittlere Winkel von dem Einfall des Wassers auf das Vordertheil des Schiffs, welches unter dem Winde ist, m + b seyn muss, da hingegen derselbe an der andern Seite des Vordertheils, welches sich vor dem Winde befindet, nur m — b ist; weil aber die Abtrift bey einem schiefen Wege mehr oder weniger beträchtlich seyn kann, so folgt daraus, dass, obgleich das Schiff keine Neigung annimmt, wie wir vorausgesetzt haben, die Würkung des Wassers, auf die verschiedenen Theile des Bodens, sich besonders nach der Gröfse b verändert. Bald treibt die Seite unter dem Winde das Fluidum zurück, indem sie mit allen Theilen ihrer Fläche auf dasselbe stöfst; hingegen wird die andere Seite vor dem Winde nur wenig von dem umringenden Wasser gedrückt, weil sie vor demselben fliehet. Bald aber auch befinden sich an einer Seite Theile, welche das Fluidum vor

sich wegtreiben, da hingegen andere an eben der Seite vor dem Druck desselben weichen. Alle diese Veränderungen, welche unendlich sind, machen die Aufgabe noch immer verwickelter und vergröfsern die Schwürigkeiten der Auflösung ungemein. Wir wollen also nur den einzigen Fall berühren, wo die Abtrift sehr klein ist, indem nur das Vordertheil des Schiffsbodens das Fluidum wegtreibt, und das Hintertheil keinen andern Druck bekömmt, als von dem Wasser, welches demselben während der Bewegung nachläuft oder folget. Ueberdem kann eine einförmige Methode leicht dazu dienen, den Widerstand in andern Fällen zu finden, wo man die Lage der verschiedenen Theile des Bodens, in Ansehung des umringenden Fluidums, unterscheiden wollte.

Gesetzt nun, dass in dem besondern Fall, den wir zu untersuchen uns vorgenommen haben, die Leichtigkeit, mit welcher sich das zurückgestossene Fluidum von jeder Seite des Schiffs zurück ziehet, durch L ausgedrückt wird, und T eine beständige Function von der Klebrigkeit und der specifischen Schwere des Fluidums ist; so hat man, wenn man den Ausdruck von dem geraden Widerstande, den das sich bewegende Schiff erfährt, suchen will, die Gleichung

$$L.K.\operatorname{Cos} a = T.S.h.\,(2 - \operatorname{Cos} 2m \operatorname{Cos} 2b) = (A)$$

welche auf folgende Weise gefunden wird:

$$\operatorname{Sin}(m+b) = \operatorname{Sin} m \operatorname{Cos} b + \operatorname{Cos} m \operatorname{Sin} b.$$
$$\operatorname{Sin}(m-b) = \operatorname{Sin} m \operatorname{Cos} b - \operatorname{Cos} m \operatorname{Sin} b.$$

$$\operatorname{Sin}(m+b)^2 + \operatorname{Sin}(m-b)^2 = 2(\operatorname{Sin} m^2 \operatorname{Cos} b^2 + \operatorname{Cos} m^2 \operatorname{Sin} b^2)$$

$$\text{aber } \operatorname{Sin} m^2 = \frac{1 - \operatorname{Cos} 2m}{2}$$

$$\text{und } \operatorname{Cos} b^2 = \frac{1 + \operatorname{Cos} 2b}{2}$$

$$\text{daher } \operatorname{Sin} m^2 \operatorname{Cos} b^2 = (1 - \operatorname{Cos} 2m + \operatorname{Cos} 2b - \operatorname{Cos} 2m \operatorname{Cos} 2b) : 4$$

$$\text{und } \operatorname{Cos} m^2 \operatorname{Sin} b^2 = (1 + \operatorname{Cos} 2m - \operatorname{Cos} 2b - \operatorname{Cos} 2m \operatorname{Cos} 2b) : 4$$

$$\operatorname{Sin} m^2 \operatorname{Cos} b^2 + \operatorname{Cos} m^2 \operatorname{Sin} b^2 = (2 - 2 \operatorname{Cos} 2m \operatorname{Cos} 2b) : 4$$

mit 2

$$\operatorname{Sin}(m+b)^2 + \operatorname{Sin}(m-b^2 = 1 - \operatorname{Cos} 2m \operatorname{Cos} 2b.$$

$\text{Cos}\,(m-b) = \text{Cos}\,m\,\text{Cos}\,b + \text{Sin}\,m\,\text{Sin}\,b$
$\text{Cos}\,(m+b) = \text{Cos}\,m\,\text{Cos}\,b - \text{Sin}\,m\,\text{Sin}\,b$

$\text{Cos}\,(m-b)^2 - \text{Cos}\,(m+b)^2$
$= 4\,\text{Cos}\,m\,\text{Cos}\,b\,\text{Sin}\,m\,\text{Sin}\,b$
$= (2\,\text{Cos}\,m\,\text{Sin}\,m).\,2\,\text{Cos}\,b\,\text{Sin}\,b)$
$= \text{Sin}\,2m.\,\text{Sin}\,2b.$

Den geraden Widerſtand zu finden.

1) Den Widerſtand den das Vordertheil leidet.

$\frac{1}{2}\,TS\,(t + h.\,\text{Sin}\,(m+b)^2$ für die Seite unter dem Winde.

$\frac{1}{2}\,TS\,(t + h.\,\text{Sin}\,(m-b)^2$ für die Seite vor dem Winde.

$\frac{1}{2}\,TS\,(2t + h.\,\text{Sin}\,(m+b^2) + \text{Sin}\,(m-b^2)$
$= \frac{1}{2}\,TS\,(2t + h\,(1 - \text{Cos}\,2m\,\text{Cos}\,2b) = O$

2) Den Druck auf das Hintertheil.

$\frac{1}{2}\,TS\,(t - h - h.\,\text{Sin}\,(m+b)^2$ vor dem Winde
$\frac{1}{2}\,TS\,(t - h - h\,\text{Sin}\,(m-b)^2$ unter dem Winde

$\frac{1}{2}\,TS\,(2t - 2h - h\,(1 - \text{Cos}\,2m\,\text{Cos}\,2b) = \divideontimes$
alſo $O - \divideontimes = TSh\,(2 - \text{Cos}\,2m\,\text{Cos}\,2b) = (A)$

Um nun den ganzen Seitenwiderſtand zu finden, ſo bemerke man, daſs der Seitenwiderſtand im geraden Verhältniſs mit dem Seitendruck, und im ungekehrten Verhältniſs mit der Leichtigkeit, womit ſich das umringende Fluidum zurückziehet, ſteht. Denn da das Waſſer vorne unter dem Winde mit einer Geſchwindigkeit $h\,\text{Cos}\,(m+b)^2$ und vor dem Winde mit der Geſchwindigkeit $h\,\text{Cos}\,(m-b)^2$ ausweichet, ſo ſtehen dieſe Drücke im umgekehrten Verhältniſs, daher:

$\frac{1}{2}\,TF\,(t + h\,\text{Cos}\,(m-b)^2$ } Widerſtand unter
$\frac{1}{2}\,TF\,(t - h - h\,\text{Cos}\,(m+b)^2$ } dem Winde.

$\frac{1}{2}\,TF\,(t + h\,\text{Cos}\,(m+b)^2$ } Widerſtand vor
$\frac{1}{2}\,TF\,(t - h - h\,\text{Cos}\,(m-b)^2$ } dem Winde.

$\frac{1}{2}\,TF\,(2h - h + h\,(\text{Sin}\,2m\,\text{Sin}\,2b) - \frac{1}{2}\,TF\,(2t - h - h\,(\text{Sin}\,2m\,\text{Sin}\,2b)$

Alſo $TFh\,(\text{Sin}\,2m\,\text{Sin}\,2b) =$ (B) der ganze Seitenwiderſtand.

Der Druck, welcher ſich mit in dieſer Gleichung befindet, iſt nur durch Näherung gefunden, allein durch dieſe Näherungsformeln iſt das Reſultat der allerſubtilſten Verſuche, die je gemacht worden ſind, ausgedrückt. Sie zeigen daher auch ſo genau, wie es in der Marine erfordert wird, die Verhältniſſe zwiſchen den Gröſſen, woraus die Gleichungen (A) und (B) zuſammengeſetzt ſind.

Wenn man nun in (B) den Werth von $\text{Sin}\,2b$ durch $\text{Cos}\,2b$ aus der Gleichung (A) theilet, ſo entſtehet daraus die folgende Gleichung (C)

Aus (B) hat man

$$\text{Sin}\,2b = \frac{LK\,\text{Sin}\,a}{TFh\,\text{Sin}\,2m}$$

Aus (A) aber

$$\text{Cos}\,2b = \frac{2\,TSh - LK\,\text{Cos}\,a}{TSh\,\text{Cos}\,2m}$$

$$\frac{\text{Sin}\,2b}{\text{Cos}\,2b} = \text{Tang}\,2b$$

$$= \frac{LK\,TSh\,\text{Sin}\,a\,\text{Cos}\,2m.}{TFh\,\text{Sin}\,2m\,(2\,TSh - LK\,\text{Cos}\,a)}$$

$$\text{Tang}\,2b = \frac{LKS\,\text{Sin}\,a}{F\,\text{Tang}\,2m\,(2TSh - LK\,\text{Cos}\,a}$$

$F\,\text{Tang}\,2m\,\text{Tang}\,2b\,(2\,TSh - LK\,\text{Cos}\,a) = LKS\,\text{Sin}\,a = (C)$

Vermittelſt dieſer Gleichung kann man den Werth von h oder von b beſtimmen, und folglich die Mittel anzeigen, wie h vergröſſert oder b verkleinert werden muſs. Nimmt man die Gröſſe h, ſo zeigt ihr Ausdruck, daſs ſie in ähnlichen Fällen nach dem Verhältniſs der Kleinheit von S, m b und F wachſen muſs; aber die Gleichung (B) beweiſet, daſs $\text{Sin}\,2b$ um deſto kleiner wird, je gröſſer F und m iſt. Man kann alſo durch die Verkleinerung von F die Geſchwindigkeit nicht vermehren, ohne zu gleicher Zeit die Abtrift zu vergröſſern. Iſt es in der Marine nützlich, Schiffe zu bauen, welche ſchnell vor dem Winde ſegeln, ſo iſt es nicht weniger erforderlich, ihnen die Eigenſchaft, ſo wenig als möglich abzutreiben, zu geben. Dieſe letztere iſt ſelbſt bey Kriegsſchiffen weit ſchätzbarer als die erſte. Ueberdem kann man die Geſchwindigkeit des Schiffs (wenn nur daſſelbe hinlängliche Stabilität beſitzt) durch die Gröſſe und Anzahl der Segel vermehren, iſt aber ein Schiff ſeiner Form nach ſo beſchaffen, daſs es viel abtreiben kann, ſo iſt dieſer Fehler auf keine Weiſe zu verbeſſern. Verſchiedene Fahrzeuge, inſonderheit in Portugal (ſ. Fig. 271. 273 und 274.) und Holland (Fig. 287), welche nicht gar zu tief ins Waſſer gehen, führen zugleich ein Mittel bey ſich, die Abtrift zu vermindern, Es beſtehet aus etlichen zuſammen verbundenen und gut mit Eiſenwerk verſehenen ſtarken Brettern, welche eine ziemlich groſſe Fläche Formiren und wie Schwerdter geſtaltet

ſind,

ſind, weswegen ſie auch dieſen Namen führen. An dem einen Ende dieſer Schwerdter befindet ſich ein Loch, wodurch ein ſtarker eiſerner Kopf-Bolzen gehet, der in der Seite des Schiffs befeſtiget iſt. Um dieſen Bolzen drehet ſich das Schwerdt, welches an der Seite des Schiffs, die ſich unter dem Winde befindet, ſo tief wie möglich ins Waſſer gelaſſen wird, ſo daſs dieſe neue Seitenfläche die Gröſſe von F vermehrt und die Abtrift dadurch vermindert. ſ. Treibanker. Ein Schiff kann alſo nur durch die Geſtalt ſeines Bodens oder durch die Gröſſe F die Eigenſchaft, wenig abzutreiben, erlangen, und weil es Mittel giebt, den Werth von h zu vergröſſern, da im Gegentheil die Abtrift nur durch den Zuwachs von F vermindert werden kann, ſo muſs man, um einem Schiffe alle erforderliche Eigenſchaften zu geben, die Fläche F beträchtlich groſs machen oder zwiſchen S und F das kleinſte Verhältniſs Statt finden laſſen.

Wir haben bis jetzt das Schiff in einer geraden Lage angenommen und deſſen Geſchwindigkeit und Abtreibung geſucht, wenn eine bewegende Kraft in einer ſchiefen Richtung auf deſſelben Länge würkt; aber eine ſolche Lage iſt auf der See, wenn der Wind von der Seite zu in die Segel fällt, gar nicht gewöhnlich. Die erhaltenen Reſultate gehören alſo nur für ein Schiff, welches mit einem Tau fortgezogen oder von einer Kraft bewegt wird, die in einer ſo kleinen Entfernung von dem Schwerpunct deſſelben würkt, daſs ſie keine Neigung verurſachen kann. Dieſes iſt z. E. der Fall, wenn die Schiffe mit Schalupen bugſiert oder von Menſchen fortgezogen werden. Man ſiehet alſo, daſs wenn in dieſem Fall der Winkel a irgend einen Werth hat, ſo widerſetzt ſich F oder die Diametralfläche, nach dem Verhältniſs von der Gröſſe der progreſſiven Bewegung des Schiffs; die Geſchwindigkeit, deſſelben hängt aber inſonderheit von S ab, und die Kleinheit von b, von dem Verhältniſſe zwiſchen S und F.

Wir kommen jetzt zum zweyten Fall. Wenn ein Schiff bey dem Winde ſegelt, ſo gehorcht es der Impulſion deſſelben, indem es ſich mehr oder weniger auf die Seite legt, und in dieſem geneigten Zuſtande muſs man ein Schiff betrachten, um über deſſen Geſchwindigkeit und kleinſte Abtrift, wie auch über die Form, welche für dieſe beyden wichtigen Eigenſchaften am dienlichſten iſt, urtheilen zu können. Wir wollen alſo annehmen, daſs ein Schiff von irgend einer Kraft auf die Seite geneigt wird, ſo daſs es ſich um ſeine längſte Achſe beweget und mit einer Abtrift b und einer Geſchwindigkeit fortläuft, welche von der Höhe h herrührt, alsdann haben die verticalen Durchſchnitte, welche mit dem mittelſten Spann parallel ſind, die Lage b m d (Fig. 451.); in jedem muſs man einen Theil c m d unterſcheiden, welcher unter dem Winde iſt und einen andern a c m, welcher ſich vor dem Winde befindet. Eine Waſſerlinie alſo, welche bey der geraden Lage des Schiffs, c e zur Baſis hatte, bekömmt bey der Neigung deſſelben eine neue Baſis c d. Wenn man ſich daher eine unendliche Menge Ordinaten denkt, die mit a c d als der Fläche des Waſſers oder der Waſſertracht des Schiffs nach geſchehener Neigung parallel laufen, ſo ſind diejenigen, welche ſich in dem Raum c m d befinden, die auf der Fläche des mittelſten Spanns projectirten Waſſerlinien, von dem Theil des Bodens, welcher unter dem Winde iſt, und dieſe ſind gröſſer als die auf eine ähnliche Art projectirten Waſſerlinien an der Seite vor dem Winde. Die mittlern Winkel, von dem Einfall des Waſſers auf den Belauf der zu den beyden Räumen a c m und c m d gehörigen Linien, ſind gleichfalls unterſchieden, ſowol aus obiger Urſache als auch wegen der Abtrift.

In dieſem geneigten Zuſtande des Schiffs nenne man nun AS den Theil d c m des mittelſten Spanns und da d m a = b m c, ſo hat man a c m = (1 − A) S. Ferner ſey P der mittlere Einfallswinkel an der Seite des Vordertheils, welche ſich unter dem Winde befindet, und m ein ähnlicher Winkel an der andern Seite vor dem Winde. Nimmt man nun eine Abtrift b an, ſo wird der erſte von dieſen Winkeln P + b und der zweyte m − b. Ich muſs hier wiederholen, daſs wir, um nur die Aufgabe einförmig zu machen, den Fall unterſuchen, wo die Abtrift ſehr klein iſt, ſo daſs das Fluidum nur allein von dem Vordertheil des Schiffs ſeitwärts zurück geſtoſſen werde.

Um nun in dieſer Annahme die Gleichung (D) oder den geraden Druck oder Widerſtand zu finden, ſo berechne man erſtlich den Widerſtand oder Druck den das Vordertheil leidet.

$$\frac{\begin{array}{r} TAS\,(t + h\,\mathrm{Sin}\,(P+b)^2 \text{ unter dem Winde} \\ TS\,(1-A)\,(t + h\,\mathrm{Sin}\,(m-b^2 \text{ vor dem Winde} \end{array}}{TSt + TASh\,\mathrm{Sin}\,(P+b)^2 + TS\,(1-A)\,h\,\mathrm{Sin}\,(m-b)^2}$$

= Druck auf das Vordertheil.

Ferner ſuche man den Druck auf das Hintertheil.

$$\frac{\begin{array}{r} TSA\,(t-h-h\,\mathrm{Sin}\,(P-b)^2 \text{ unter dem Winde} \\ TS(1-A)(t-h-h\,\mathrm{Sin}\,(m+b)^2 \text{ vor dem Winde} \end{array}}{TS\,(t-h) - TSAh\,\mathrm{Sin}\,(P-b)^2 - TS\,(1-A)\,h\,\mathrm{Sin}\,(m+b)^2}$$

= Druck auf das Hintertheil.

Wenn

Wenn man nun dieſen Druck von dem erſtgefundenen ſubtrahiret, ſo bleibt der ganze Widerſtand, den das Schiff zu überwinden hat,

$$TSt + TSAh \operatorname{Sin}(P+b)^2 + TS(1-A)\, h \operatorname{Sin}(m-b)^2$$

$$TS(t-h) - TSAh \operatorname{Sin}(P-b)_2 - TS(1-A)\, h \operatorname{Sin}(m+b)^2$$

$$TSh(1+A(\operatorname{Sin}(P+b)^2 + \operatorname{Sin}(P-b)^2 + (1-A \operatorname{Sin}(m-b^2) + \operatorname{Sin}(m+b)^2$$

$$TSh(1+A(1-\operatorname{Cos}2P \operatorname{Cos}2b) + (1-A)(1-\operatorname{Cos}2m \operatorname{Cos}2b)$$

$$TSh(2-\operatorname{Cos}2m \operatorname{Cos}2b + A(\operatorname{Cos}2m \operatorname{Cos}2b - \operatorname{Cos}2P \operatorname{Cos}2b.$$

$$TSh(2-\operatorname{Cos}2m \operatorname{Cos}2b + A \operatorname{Cos}2b(\operatorname{Cos}2m - \operatorname{Cos}2P) = LK \operatorname{Cos}a$$

= gerader Widerſtand, den das Schiff leidet. = (D)

Stellt man ſich wie vorher vor, daſs F durch das mittelſte Spann in zwey gleiche und ähnliche Theile getheilt ſey und bemerkt überdem, daſs in dem Zuſtande der Neigung die Projection von der Seite des Schiffs auf eine verticale Fläche, welche durch den Kiel gehet, nothwendig F Cos i ſeyn muſs; (i iſt die Neigung von der Seite des Schiffs) ſo erhält man die Gleichung (E) oder den Seitenwiderſtand auf folgende Weiſe:

Nach den vorigen Grundſätzen iſt der Widerſtand unter dem Winde

vorne $\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(t + h \operatorname{Cos}(m-b)^2$

hinten $\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(t - h - h \operatorname{Cos}(m+b)^2$

$$\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(2t - h + h(\operatorname{Sin}2m \operatorname{Sin}2b)$$

oder $\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(2t - h + h(\operatorname{Sin}2m \operatorname{Sin}2b)$

2) Der Druck vor dem Winde iſt

vorne $\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(t + h \operatorname{Cos}(P+b)^2$

hinten $\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(t - h - h \operatorname{Cos}(P-b)^2$

$$\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(2t - h - h(\operatorname{Sin}2P \operatorname{Sin}2b)$$

$$\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\,(2t - h + h(\operatorname{Sin}2P \operatorname{Sin}2b)$$

$$\frac{1}{2}TF \operatorname{Cos} i\, h(\operatorname{Sin}2P + \operatorname{Sin}2m \operatorname{Sin}2b) = LK \operatorname{Sin}a. = (E)$$

Man kann dieſe beyden Gleichungen zuſammen combiniren, indem man aus der einen den Werth von Cos 2 b, und aus der andern denjenigen von Sin 2 b nimmt, ſo erhält man eine dritte Gleichung (F) auf folgende Weiſe:

Aus (E) hat man $\operatorname{Sin}2b = \dfrac{LK \operatorname{Sin}a}{\frac{1}{2}TF\, h \operatorname{Cos} i\,(\operatorname{Sin}2m + \operatorname{Sin}2P)}$

Aus (D) hat man $\operatorname{Cos}2b = \dfrac{2TSh - LK \operatorname{Cos}a}{TSh(\operatorname{Cos}2m - A(\operatorname{Cos}2m - \operatorname{Cos}2P)}$

$$\operatorname{Tang}2b = \frac{LK \operatorname{Sin}a\, TSh(\operatorname{Cos}2m - A(\operatorname{Cos}2m - \operatorname{Cos}2P}{\frac{1}{2}TFh \operatorname{Cos}i(\operatorname{Sin}2m + \operatorname{Sin}2P)(2TSh - LK \operatorname{Cos}a}$$

$$\operatorname{Tang}2b = \frac{LK \operatorname{Sin}a\, S(\operatorname{Cos}2m - A(\operatorname{Cos}2m - \operatorname{Cos}2P}{\frac{1}{2}F \operatorname{Cos}i(\operatorname{Sin}2m + \operatorname{Sin}2P)(2TSh - LK \operatorname{Cos}a)}$$

$$(2TSh - LK \operatorname{Cos}a) \operatorname{Tang}2b = \frac{LK \operatorname{Sin}a\, S(\operatorname{Cos}2m - A(\operatorname{Cos}2m - \operatorname{Cos}2P)}{\frac{1}{2}F \operatorname{Cos}i(\operatorname{Sin}2m + \operatorname{Sin}2P)}$$

$$h = \frac{LK \operatorname{Cos}a}{2TS} + \frac{LK \operatorname{Sin}a(\operatorname{Cos}2m - 2A \operatorname{Sin}(P+m) \operatorname{Sio}(P-m)}{2TF \operatorname{Tang}2b \operatorname{Cos}i \operatorname{Sin}(P+m) \operatorname{Cos}(P-m)} = F.$$

Dieſer Ausdruck zeigt, daſs bey gleichbewandten Umſtänden die Geſchwindigkeit eines auf die Seite geneigten Schiffes, welches einen ſchiefen Weg macht, allezeit in dem umgekehrten Verhältniſs von S ſtehet. Unterſucht man das zweyte Glied von dem Werth h, ſo ſieht man, daſs dieſelbe gleichfalls von der Kleinheit von F und b, ſo wie auch von dem Unterſchied zwiſchen P und m abhängt. Ich habe ſchon geſagt, daſs b allezeit eine kleine Gröſſe ſeyn muſs, und beſonders hängt deſſen Werth von F ab, wie man aus der Gleichung (E) ſieht. Die Gröſſe von i und P — m hat ebenfalls vielen Einfluſs auf Sin 2 b, daher muſs ein Schiff, welches viele Stabilität hat, auch weniger abtreiben, weil i und (P — m) alsdann nicht ſo beträchtlich ſind. Ein ſolches Schiff muſs auch aus derſelben Urſache weniger Geſchwindigkeit erlangen, wenn man nämlich allezeit dabey annimmt, daſs K, a &c. beſtändige Gröſſen ſind; auch wird es bey eben ſo bewandten Umſtänden deſto ſchneller ſegeln, je mehr es auf der Seite liegt, aber auch dabey mehr abtreiben.

Aus

Aus allen dieſen Betrachtungen kann man alſo den Schluſs machen: Daſs je kleiner die Gröſſen S und m werden, jemehr müſſen ſie zur Geſchwindigkeit des Segelns, bey geraden und ſchiefen Wegen, beytragen; ferner: daſs, wenn die Richtung des Weges ſich oftmals verändert, ſo rührt dieſes davon her, daſs K ſich nach der Gröſſe der Segel verändert, welche niemals einerley iſt, wenn man vor oder bey dem Winde ſegelt; auch daſs der Wind bey einer ſchiefen Richtung das Schiff allezeit auf die Seite neigt, und dieſe Neigung ſich nach der Intenſität von K und dem Grade der Stabilität verändert. Wenn man nun alles dieſes erwägt, ſo kann man ſich leichtlich alle Veränderungen erklären, welche auf der See bey der Bewegung eines Schiffs vorgehen, es mag ſolches ſeine Segel vermehren oder vermindern, oder auch dieſelben auf verſchiedene Art nach der Richtung des Windes ſtellen.

Der Werth für die Abtrift, aus obigen Gleichungen genommen, ſtehet überall im umgekehrten Verhältniſs mit dem Quadrat der Geſchwindigkeit und dieſes allgemeine Reſultat, ſtimmt vollkommen mit allen zur See gemachten Beobachtungen überein. Herr *Bourde de Villehuet* ſagt unter andern: "Die Abtreibung "kann bey verſchiedenen Schiffen, welche bey "dem Winde ſegeln, gröſſer oder kleiner ſeyn, "nachdem wie ſie bey einer Zeit und bey einer-"ley Segelwerk mehr oder weniger Geſchwin-"digkeit in ihrem Laufe haben, aber man findet "allezeit, daſs die Abtrift bey einem Schiffe "gröſſer oder kleiner ſeyn kann, entweder nach "der verſchiedenen Geſchwindigkeit oder der "ſtärkern und ſchwächern Impulſion des Windes, "wenn das Segelwerk einerley bleibt; oder auch "wenn man den Segeln zu einer Zeit mehr oder "weniger Gröſſe giebt; oder bey abwechſelnder "Stärke des Windes, die Segel mehr oder weniger "ſchief mit dem Kiel ſtellt. „ Dieſe unbeſtimmten Ausdrücke geben zu erkennen, daſs die Abtrift von K, a und h abhängt, ohne genau das Verhältniſs anzuzeigen, welches zwiſchen dieſen Gröſſen herrſcht. Inzwiſchen ſagt eben derſelbe Verfaſſer an einer andern Stelle, daſs wenn ein Schiff bey dem Winde ſegelt und alsdann abhält und das Schiff nach der entgegen geſetzten Richtung wendet, ſo daſs der Wind mit demſelben Winkel in die Segel fällt wie vorher, ſo iſt die Abtrift nicht mehr das, was ſie vorher war. Sie vermindert ſich beträchtlich und um deſto mehr, je gröſſer die Geſchwindigkeit des Schiffs wird. Er erwähnt aber nichts von dem Einfluſs, den die Neigung des Schiffs oder der Werth von

P — m und i auf die Abtrift haben. Inzwiſchen muſs doch unter dieſen Gröſſen ein gewiſſes Verhältniſs Statt finden. In gewiſſer Rückſicht betrachtet, können wir aber aus der Formel ſchlieſſen, daſs eine groſſe Stabilität und Geſchwindigkeit, die wahren Quellen der kleinſten Abtrift ſind.

Eine Menge Beobachtungen, welche auf der See angeſtellt worden ſind, die aber hier zu weitläuftig ſeyn würden anzuführen, ſcheinen dieſes vollkommen zu beſtätigen. Das allgemeine Reſultat unſerer Unterſuchung beſteht alſo darin, daſs wir als theoretiſche Grundſätze annehmen können, daſs die Abtrift im umgekehrten Verhältniſs mit dem Quadrat der Geſchwindigkeit ſteht; daſs ſie nach dem geraden Verhältniſs, von der Gröſſe der Diametralfläche abhimmt und ſo wie die Segel mehr oder weniger ſchief mit dem Kiel geſtellt ſind, zunimmt.

ABTREIBEN.

Holl. Afdryven, verlieſen.
Dän. Afdrive fra ſin Cours.
Schw. Afdrifva ifrån ſin Cours.
Engl. To be carried out of the right courſe.
Franz. Deriver, dechoir.
Ital. Derivare.
Span. Derivar, descaer.
Port. Derivar, descahir.

Heiſst auch ſo viel als durch Ströme von ſeinem Wege abkommen. Ich werde unter dem Artikel *Ströme* und *Verbeſſerung* des gemachten Weges weitläuftiger hievon reden.

ABTRIFT.

Holl. Afdrift.
Dän. Afdrift.
Schw. Afdrift.
Engl. The lee-way.
Franz. La derive.
Ital. La deriva,
Span. La deriva.
Port. La deriva.

Siehe die Erklärung davon unter abtreiben.

ABTRITT, ſ. Gemach.

ABVIEREN, ſ. Abfeiern.

ABWÆRTS.

Holl. Afwaarts, zeewaarts.
Dän. Fra Landet, ſöevarts.
Schw. Ifrån Landet, ſjövart.
Engl. Offward.
Franz. Vers le large, vers la mer ou á la marine.
Ital. Al largo.

Span.

Span. A fuera, al largo.
Port. Ao largo.

Naçh der See zu. Eben ſo verſteht man unter abwärts halten, ſo viel als von einer Küſte oder ſonſt von einem Gegenſtande abhalten.

ABWEHEN, es hat abgeweht.

Holl. Het Weer bedaard.
Dän. Vinden legger ſig, Vinden bedare.
Schw. Vinden bedara.
Engl. The weather clears up, the Storm is over.
Franz. La tempête ceſſe, s'appaiſe.
Ital. Il vento abonaccia.
Span. El tiempo, el viento abonanza.
Port. O vento abonança.

Man ſagt es hat abgewehet, wenn der Wind ſich gelegt hat und das Wetter anfängt beſtändig zu werden, ſo daſs man ſobald keinen Sturm mehr zu befürchten hat.

ABWEICHEN.

Holl. Afwyken.
Dän. Afvige
Schw. Afvika, hafva Declination.
Engl. To have declination.
Franz. Decliner.
Ital. Declinare.
Span. Declinar.
Port. Declinar

Man ſehe die Erklärung davon unter *Abweichung* der Sonne und Sterne.

ABWEICHUNG der Magnetnadel.

Holl. Wraaking, Afwyking of Miswyſing van de Naalde.
Dän. Compaſſets Miſvüsning.
Schw. Misſvisningen af Compaſſen.
Engl. Variation of the needle or of the compaſs.
Franz. La variation de l'aiguille.
Ital. La variazione del compaſſo
Span. La variacion de la aguja.
Port. A variaçaõ da agulha.

Man findet dieſen wichtigen Artikel unter Magnetnadel erklärt.

ABWEICHUNG oder Declination der Sonne und Sterne.

Holl. De Afwyking van de Zon.
Dän. En Stiernes Afvigelſe fra Æquator, Declination.
Schw. Declination eller Solens Afſtånd åt Norr eller Söder i Grader från Æquator.

Engl. The Declination of the Sun or of a Star.
Franz. La Declinaiſon d'un aſtre.
Ital. La Declinazione d'una ſtella.
Span. La Declinacion del Sol, de las Eſtrellas.
Port. A Declinaçaõ do Sol.

Der Abſtand der Geſtirne vom Equator, durch den Bogen eines gröſsten Kreiſes gemeſſen. Wenn durch den Stern S und die beyden Weltpole P und p ein gröſster Kreis PSDp (Fig. II.) geführt wird, welcher auf dem Equator AQ ſenkrecht ſteht, weil er durch deſſen Pole geht, ſo heiſst dieſer Kreis des Geſtirns, Abweichungskreis oder Declinationscirkel. Der zwiſchen dem Geſtirn S und dem Punct des Equators D, enthaltene Bogen dieſes Kreiſes SD, iſt des Geſtirns Abweichung.

Die Abweichung der Sonne iſt in unſern Ländern im Frühling und Sommer nördlich im Herbſt und Winter ſüdlich. An den Tagen der Nachtgleichen (den 21ſten März und 21ſten Sept.) iſt ſie = 0, an den Tagen der Sonnenwenden (den 21ſten Jun. und 21ſten Dec.) hingegen am gröſsten und der Schiefe der Ekliptik gleich, welche in jetzigen Zeiten 23° 28′ 7″ beträgt. Man berechnet die Abweichung der Sonne für jeden Tag im Jahr, aus der Schiefe der Ekliptik und dem Ort oder der Länge der Sonne, durch die Formel.

Sin Abweich = Sin Schiefe der Ekl. + Sin Länge der Sonne, und dadurch laſſen ſich Tafeln berechnen, in welchen man die Abweichung der Sonne, für jeden Punct ihrer Bahn durch Aufſchlagen finden kann. Dergleichen Tafeln ſind in der Schiffskunſt von groſſem Nutzen und ich werde in der Folge Gelegenheit haben, den Gebrauch davon zu zeigen.

ABWEICHUNGSKREIS, oder Declinationscirkel.

Holl. Afwykings-Cirkel.
Dän. Afvigelſes-Cirkel.
Schw. Afviknings-Cirkel.
Engl. The circle of declination.
Franz. Le cercle de declinaiſon.
Ital. Il circolo di declinazione.
Span. El circulo de declinacion.
Port. O circulo da declinaçaõ.

Ein gröſster Kreis der Himmelskugel, welcher durch die beyden Pole und ein Geſtirn geht.

ABWEISUNG der Magnetnadel, ſ. Abweichung der Magnetnadel.

ABWEISUNG der Flügel.

Holl. De Afwyking of Miswyſing van de Vleugels.
Dän. Flöyenes Afvigelſe.
Schw. Flögels Afvikning ifrån Vindens Direction.
Engl. The variation or flying aft of the vanes, ariſing from the motion of the veſſel.
Franz. La declinaiſon ou variation des girouettes, cauſée par le mouvement du vaiſſeau.
Ital. La variazione dei pennelli di vento.
Span. La variacion de los catavientos.
Port. A variaçaô dos cataventos.

Der Unterſchied zwiſchen der wahren und ſcheinbaren Richtung des Windes, welche letztere durch die Bewegung des Schiffs verurſacht wird. Ich werde bey dem Artikel *Wind* zeigen, wie man die wahre Richtung deſſelben von der falſchen, welche die Flügel anzeigen, unterſcheidet.

ABZEICHNEN, die Lage der Küſten, ſ. Aufnehmen.

ABZIEHEISEN.

Holl. Een Yzer of Kramme de Hennip week te maaken.
Dän. Et Aftrækkejern.
Schw. Dragjärn.
Engl. A Kind of cramp iron to ſmooth the hemp.
Franz. Le fer ſur lequel on frotte le chanvre
Ital. Il ferro ſopra il quale ſi frega la canapa.
Span. El hierro para eſtregar o cañamo.
Port. O ferro para esfregar o canhamo.

Weil aus dem mittlern Theil einer Handvoll Hanf ſich die Schäve und Duſſe nicht rein aushecheln läſst, ſo ſticht der Arbeiter das eine Ende davon durch das Abzieheiſen a (Fig. 403) welches eine Art eiſerner Krampf iſt, wovon die innere Seite einen ſcharfen Rücken hat und zieht alsdann die ſchon gehechelte Handvoll Hanf, die er an den beyden äuſſerſten Enden angefaſst hat, hin und her; ſo daſs ſich der mittelſte Theil derſelben beſtändig an dem Eiſen reibt und dadurch die Schäve verliehrt und weich wird.

ABZIEHEN, den Hanf, ſ. Aushecheln.

ABZIEHEN oder Abreiſſen, die Flietſchen Ende, ſ. Flietſchen Ende.

ACATIUM.

war bey den Alten eine Art Boot oder Schalupe, welches zu militairiſchen Verrichtungen gebraucht wurde. Strabo beſchreibt es als eine Art Raub-Schalupe und der Scholiaſt Ariſtophanes ſagt, daſs es ein Boot geweſen ſey, welches groſſe Schiffe bey ſich führten. Nach dem Bericht des Iſidorus und des Nic. Perotus wurde auch das groſſe Segel welches ſich in der Mitte des Schiffs befand Acatium genannt, dahingegen das Beſahnſegel Epidromon hieſs.

ACCON.

Holl. Een Praam in Gascogne.
Dän. En Pramme i Gascogne.
Schw. En liten Båt eller en Pråm i Gascogne..
Engl. A Kind of flat bottomed boat in Gascogne.
Franz. Accon.
Ital. Una barchetta con fondo piano, uſato nel paeſe d'Onix per andare ſú i pantani.
Span. Eſpecie de barqueta, de que uſan en Gascoña.
Port. Eſpecie de barca chata em Gascunha em que andam ſobre o lodo.

Eine Art Prahm oder Boot mit platten Boden, deſſen ſich die Gasconier zur Muſchelfiſcherey bedienen.

ACHATÆ NAVES,

Eine Art offne Schuten bey den Alten.

ACHSE der Erde.

Holl. Ax van de Aard.
Dän. Axe af Jorden.
Schw. Jordens Axel.
Engl. Axis of the earth.
Franz. l'Axe de la terre.
Ital. l'Aſse della terra.
Span. Eje de la tierra.
Port. Eixo da terra.

Die Linie, welche durch die beyden Pole der Erde geht und um welche ſich dieſelbe bewegt.

ACHSEN des Räderpferdes (vulgo Raperts,) ſ. Rapert.

ACHSENBOLZEN oder Achsbolzen des Räderpferdes, ſ. Rapert.

ACHSEN des Schiffs.

Holl. De Aſſen van een Schip.
Dän. Skibets Axer.
Schw. Skeppets Axar.

Engl. The Axis of a ſhip.
Franz. Les Axes d'un vaiſſeau.
Ital. Gli Aſſi del vaſcello.
Span. Los ejes del navio.
Port. Os eixos do navio.

Die beyden Linien, welche nach der Länge und Breite des Schiffs, horizontal durch den Schwerpunct deſſelben gezogen werden können.

ACHTER, ſ. hinter.

ACROSTOLIA.

Die Verzierungen, welche ſich bey den Schiffen der Alten vorne am Stolos i Fig. 259 befanden, welches ein langes an der Spitze oder an dem Kopf des Vordertheils befeſtigtes Brett war. Bald ſahen dieſe Verzierungen wie Helme, bald wie Thiere aus. Am gewöhnlichſten waren ſie aber rund gearbeitet, ungefähr wie ein Horn und hieſſen deswegen auch corymbi und coronae. Dieſe *acroſtolia* wie auch die *aphlaſta* und *corymba* wurden auch nach erfochtenem Siege dem Feind abgenommen und an die Schiffe der Sieger gehenkt, um damit ihren Triumph glänzender zu machen. Dieſe erbeuteten Theile eines Schiffs wurden überhaupt

ACROTERIA genannt.

ACTOS.

Eine Art kurze Fahrzeuge bey den Alten.

ACTUARIÆ NAVES,

waren gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten, welche inſonderheit die Stelle unſerer Tranſportſchiffe vertreten zu haben ſcheinen. Sie waren von verſchiedener Gröſſe. Livius (Lib. 48) redet von einigen die 30 Ruder führten. Bayfius *de re navali* meynt, daſs dieſe Schiffe deswegen actuariæ genannt worden ſind, weil ſie durch Riemen bewegt wurden (quod remis agerentur.) Scheffer *de varietate navium* widerſpricht ihm aber hierin, und behauptet, daſs ſie auch oft mit Segeln verſehen geweſen wären. Die Griechen haben ſie *epibates* oder *epibatides* genannt, inſofern ſie dazu dienten, die *epibatas* oder Sieger (worunter auch bisweilen Seeſoldaten verſtanden werden) über Flüſſe und Seen zu ſetzen. Einige von dieſen Schiffen, welche mit zehn Riemen verſehen waren, nennt Cicero

ACTUARIOLA.

ADALOR.

Holl. Zuidöoſt of Nordweſtwind.
Dän. Sydoſt eller Nordveſtvind.
Schw. Sydoſt eller Nordveſtvind.
Engl. Southeaſt or Northweſt.
Franz. Sudeſt ou Nordoueſt.

Ital. Scirocco o Maeſtro.
Span. Sudeſte o Nordoeſte.
Port. Sueſte ou Nordoueſte.

Ein arabiſcher Name, worunter einige den Südoſt-, andere aber den Nordoſtwind verſtehen.

ADELBURSCHE.

Holl. Adelborſt.
Dän. En Söecadet i Holland.
Schw. En Sjöcadet i Holland.
Engl. A dutch Seacadets
Franz. Un Cadet de la Marine hollandoiſe.
Ital. Un Cadetto di Marina in Ollanda.
Span. Un Cadete de la Marina en Hollanda.
Port. Hum Cadete da Marinha em Hollanda.

So heiſst bey den Holländern ein Seekadet.

ADERN im Holz.

Holl. Aderen in't Hout.
Dän. Aarer eller Gaarer i Træe.
Schw. Ådrar uti Träd.
Engl. The ſtreaks in wood.
Franz. Veines dans le bois.
Ital. Le vene nel legnō.
Span. Las venas de la madera.
Port. Veios da madeira.

Die Saftröhren des Holzes. Holz, welches ſtarke Adern hat, bekömmt leicht Würmer.

ADMIRAL.

Holl. Admiraal.
Dän. Admiral.
Schw. Admiral eller Amiral.
Engl. Admiral.
Franz. Amiral.
Ital. Capitano generale.
Span. Capitan jeneral.
Port. Capitaõ general.

Der höchſte Befehlshaber einer Kriegsflotte.

Urſprung des Worts Admiral.

Wahrſcheinlich iſt der Titel Admiral zu den Zeiten der Kreuzzüge mit aus der Levante gebracht, denn vorher kömmt meines Wiſſens dieſer Name bey keinem Schriftſteller vor. Ich will hier kürzlich anführen, was die Geſchichte davon ſagt.

Bey den Perſern, Arabern und Türken hieſs überhaupt *Amiras* der Anführer einer Armee, der Befehlshaber einer Provinz und das Oberhaupt einer Flotte, woher denn auch das griechiſche Wort *ameras* ſeinen Urſprung hat; denn man findet es allein beym Nicetas, Cedrenus, Zonaras, und einigen noch neuern Schriftſtellern.

Robertus Monachus erzählt in ſeiner Kronik von Deutſchland, daſs in einem Treffen die zwölf *Amiras* getödtet worden, welche der König

König von Babylon, dem Könige von Antiochien geſandt, um ſeine Truppen zu kommandiren, und fügt hinzu, daſs *Amiras* in dieſem Lande der Befehlshaber einer Provinz bedeute.

In der Geſchichte Karl des Groſsen wird geſagt, daſs im Jahr 801 ein Geſandter des Admirals Abraham, der an der Grenze von Afrika kommandirte, zu Karl nach Pavia kam, Legatus *Amirati* Abraham &c.

In des du Chesne Geſchichte von Aquitanien Tom 4. wird geſagt, daſs zu den Zeiten des Königs ungefähr im Jahr 1000 die Araber den Admiral von Babylon tödteten &c. *Admiralium* viſceribus extractis in mare demerſerunt cum plumbo.

Auch findet man beym Tudebodus daſs im Jahr 1098 zwölf türkiſche Admirale getödtet worden ſind. *Admiralii* de Turcorum agmine &c. und weiter *Amiralius* abnega Deum tuum quem credis.

Die Griechen, welche nachher mit den Arabern und Perſern oftmals Händel zur See hatten, nannten nachahmungsweiſe denjenigen, welcher das Kommando der Flotten führte *Amera-lios* wie man beym Georg Codin Cap. II. ſiehet.

Admiral bey den ältern Griechen.

Auf allen Flotten der Griechen gab es zwey Arten Befehlshaber. Einer hatte die Aufſicht über die Schiffe und Matroſen und der andere führte das Kommando über die Seeſoldaten und hatte zugleich Macht über die Steuerleute und ihre Gehülfen.

Der kommandirende Admiral wurde *Stolarchos*, *Navarchos* oder *Strategos* genannt. Die Würde und das Amt deſſelben, war nach Zeit und Umſtänden verſchieden. Zuweilen hatte einer das höchſte Kommando zur See, zuweilen auch mehrere zugleich. Die Dauer ihres Kommando wurde von dem Volk beſtimmt. Zu Athen dauerte es ein Jahr.

Auf den Admiral folgte der Viceadmiral *Epiſtoleus* der auch bisweilen *Epiſtoliaphoros* genannt wird, und alsdann kamen die Schiffskapitaine, die nach der Gröſſe der Schiffe benannt wurden. So hieſs z. E. *Trierarchos* der Kapitain eines dreyrudrigen Schiffs.

Admiral bey den Römern.

Bey den Römern hatten die *Duumviri* zur Zeit der Republik, die Aufſicht über die Ausrüſtung der Flotten. Der Anführer derſelben wurde aber *Præfectus claſſis* oder *Archithalaſſus* genannt, welcher Name auch noch gegen das Ende des Römiſchen Kayſerthums daſelbſt gebräuchlich war. Der Viceadmiral wurde *Legatus claſſis*

genannt und auf dieſen folgte der *Præfectus navis* oder Schiffskapitain.

Admiral bey den Griechen zur Zeit des Kayſerthums.

Ich habe ſchon vorher geſagt, daſs die Griechen erſt in den neuern Zeiten den Namen *Ameralios* von den Perſern und Arabern angenommen haben. Georg Codinus, welcher ungefähr 1460 lebte ſagt in ſeinem Werke de orginibus Conſtantinopolitanis, daſs auf den *Admiralis* der *Comes primus* gefolgt, alsdann die *Drungarii* (Anführer eines Geſchwaders) und auf dieſe die *Comites* oder *Turmarchæ* (Schiffskapitaine), aber der Admiral ſelbſt ſtand wieder unter dem Groſsdrungar (*Summus Drungarius.*) Das Zeichen der Würde dieſes letztern beſtand in einem mit goldenen Nägeln beſetzten und mit Scharlach gezierten Huth (clavatus pileus) einer Art Panzer und einem Regenmantel.

Der Kayſer Leo nannte ſeinen Admiral *Strategos* und in den ſpätern Zeiten verſtand man auch unter *Comes* den Anführer einer Flotte oder eines Geſchwaders, dem der Name von dem Meer oder Fluſs wohin er beſtimmt war beygelegt wurde, ſo gab es z. E. *Comites* von der Donau, vom Rhein &c.

Admiral bey den Türken.

Die jetzigen Türken nennen ihren Admiral *Capidan Baſcha.*

Admiral bey den Venezianern.

Venedig hat einen *Capitano generale di mare*, welches allezeit ein Edler von Venedig iſt, der aber nur in Kriegszeiten von dem Senat auf 3 Jahr erwählt wird. Seine Gewalt iſt faſt unumſchränkt, und erſtreckt ſich nicht allein über die Admirale und Anführer der übrigen Flotten und Geſchwader, ſondern auch ſelbſt in den Häfen, Inſeln und Feſtungen der Republik werden ſeine Befehle ohne Widerrede befolgt. Kömmt er in irgend einem Ort an, ſo überreicht ihm die Geiſtlichkeit die Thorſchlüſſel, faſt als ob man den Senat ſelbſt ſähe. Die Würde des *Capitano del golfo di Venezia* iſt eine der älteſten Ehrenſtellen der Republik und von jeher bekleidet geweſen; jedoch verwaltet er ſeinen Poſten ebenfalls nur vier Jahre. Während der Schlacht befindet er ſich an der Seite des Capitano generale, und tritt, wenn dieſer fehlen ſollte, ſogleich in die Stelle deſſelben, bis auf weitere Ordre des Senats. Unter ſeinem Kommando ſteht ein Geſchwader von 6 Galeeren und verſchiedenen ſchnellſegelnden Schiffen, welche die Republik beſtändig im Golfo hält, um ihre Küſten gegen Seeräuber und Feinde zu decken

und ſich ihre Rechte von den Kauffahrern bezahlen zu laſſen.

Der *Capitano delle galeazze* ſteht unter dem Befehl des Capitano generale, und ihm gehorchen die einzelnen Kapitaine der Galeaſſen, welche *Governatori* genannt werden und insgeſammt Edle von Venedig ſind. Dieſe Stelle wird aber ebenfalls nur in Kriegszeiten beſetzt und es wird allezeit ein erfahrner Seeofficier damit bekleidet.

Die Anzahl aller bey der Marine angeſtellten Officiere beſteht in dieſem 1792 Jahr (auſſer dem *Proveditor General da Mar*, dem *Proveditor General in Dalmazia, ed Albania* und dem *Proveditor d'Armata*) aus einem *Capitanio in Golfo*, der ſeine Stelle 4 Jahre verwaltet; 1 *Governator de' Condanati* der ebenfalls nur auf 4 Jahr angenommen wird; 9 *Sopracomiti*, welche ihren Poſten fünf Jahr behalten. 1 *Capitanio Eſtraordinario delle Navi*, mit welcher Ehrenſtelle der Ritter Emo bekleidet war; 1 *Capitanio delle Navi*, 1 *Almirante delle Navi* und 1 *Patrona delle Navi*. Jeder dieſer drey letztern verwaltet ſeine Stelle nicht länger als drey Jahr. Ueberdem ſind noch 5 *Governatori di Nave* oder Schiffskapitaine und 7 *Nobili di Nave* da. Ich werde in dem italieniſchen Wörterbuche der Marine von dem Amt eines jeden dieſer Officiere umſtändlicher reden.

Admiral zu Malta.

Zu Malta iſt ein *Capitano generale*, unter deſſen Kommando die Galeeren und Halbgaleeren Kapitaine ſtehn.

Admiral in Neapolis.

Neapolis hat einen *Capitano generale*, auf ihn folgt der *Tenente generale* und *Capo di Squadra*, eben ſo wie bey der ſpaniſchen Marine.

Admiral zu Genua.

Die Republik Genua beſitzt nur 5 Galeeren und jetzt auch eine Fregatte, worüber nur allein in Kriegszeiten ein Befehlshaber ernannt wird.

Admiral in Frankreich.

Im Jahr 1270 wurde in Frankreich dem Florent de Varenne zuerſt der Titel *Amiral* beygelegt; vor ſeiner Zeit nannte man noch den Befehlshaber einer Flotte, *Capitaine* und im Anfang der franzöſiſchen Monarchie, *Præfectus maris & littoris*, oder *Cuſtos limitis maritimi* und *Comes littoris*.

Heutiges Tages iſt in Frankreich die höchſte Admiralswürde bey dem Hauſe der Herzöge von Penthievre erblich. Der Herzog führt den Titel *Amiral de France*, das iſt Generaliſſimus der Flotten und Vorſteher des ganzen Seeweſens. In ſeinem Namen wird das Admiralitäts-Gericht

in den verſchiedenen Seehäfen verwaltet, wovon die Beamten von ihm ſelbſt ernannt werden, auch erhalten die Kapitaine der Kauffarthey- und Kriegsſchiffe von ihm ihren Paſſeport, (congé) ohne welchen ſie mit ihren Schiffen bey Strafe der Confiſcation aus keinem Haven von Frankreich gehen dürfen.

Vormals war das Anſehen des Admirals noch gröſſer in Frankreich, denn er dirigirte unmittelbar nach dem Könige das ganze Seeweſen, und kommandirte die Flotten entweder ſelbſt oder lieſs ſie durch einen Lieutenant (*Lieutenant Amiral*) kommandiren, welcher eben ſo wie alle übrigen Seeofficiere von ihm ſelbſt ernannt wurden. Da aber dieſe Macht dem Staat ſchädlich zu werden ſchien, ſo wurde 1627 das Amt des Admirals aufgehoben; Ludwig der 14te aber errichtete es aufs neue wieder und behielt ſich blos das Recht vor, die Officiere ſelbſt zu ernennen. Das Hafengeld und die übrigen Abgaben an die Admiralität, gehören dem Admiral entweder ganz oder doch zum Theil. Ehedem wurde ihm auch der zehnte Theil von allen gemachten Priſen zugeſtanden, allein dieſe beträchtliche Einkunft wurde 1758 zum beſten des Staats, um die Privatkapereyen zu befördern unterdrückt, und der König bewilligte dem Herzog von Penthievre für dieſes Opfer ein jährliches und immerwährendes Einkommen von 150000 L. Auf den Admiral folgen die Viceadmirale, (*Vice Amiraux*,) deren es eigentlich in Frankreich nur zwey giebt, (doch wird auch in beſondern Fällen manchmal ein auſſerordentlicher erwählt,) der eine davon führt den Titel *Vice Amiral du Ponent* und der andere *Vice Amiral du Levant*. In ältern Zeiten, da faſt jede Seeprovinz Frankreichs einen beſondern Admiral hatte, ernannte man auch einen *Amiral du Levant* und *Amiral du Ponent*, unter dem erſten ſtanden die Admirale von den Provinzen an der mittelländiſchen See, und unter dem letzten die Admirale von den Provinzen, welche am Ocean und dem Kanal lagen. Der Rang eines Viceadmirals iſt unmittelbar nach dem Marechal de France und ſein Unterſcheidungszeichen iſt eine weiſſe Flagge am Vortop, hingegen führt der Admiral ſolche Flagge am groſſen Top.

Auf den Viceadmiral folgt der *Lieutenant general*, derſelbe führt eine weiſſe Flagge am Kreuztop und rangirt mit dem Generallieutenant zu Lande.

Alsdenn folgen die *Chefs d'Esquadre*, welche mit dem General-Major zu Lande rangiren. Ihr Unterſcheidungszeichen iſt keine Flagge, ſondern ein bloſſer Wimpel am Kreuztop.

Der Name *Contre Amiral* iſt kein Titel, welcher im franzöſiſchen Seedienſt Statt findet, ſondern wird nur blos gebraucht wenn man von einem Schout by Nacht der Holländer, Dänen, Schweden oder Ruſſen redet.

Admiral in Spanien,

Spanien hat bis gegen die Mitte des 13ten Jahrhunderts keinen Admiral gehabt; denn im Jahr 1246 wurde Ramon Bonifaz aus Burgos gebürtig, zuerſt vom König Fernando el Santo, mit der Würde eines *Almirante* bekleidet, und demſelben eine unumſchränkte Gewalt auf der Flotte ertheilt (ſ. *Origen de las dignidades ſeglares de Caſtilla y Leon por el Doctor Salazar de Mendoza. Madrid* 1657 *fol. pag* 65). Auf ihn folgten noch 33 Almirantes.

Lorenzo de Padilla in ſeinen *Anotaciones à las leyes antiguas de España* zweifelt, daſs dieſer Ramon Bonifaz würklicher Admiral geweſen ſey, und glaubt, daſs er nur blos bey der Belagerung von Sevilla, als General zu Lande auch das Kommando über die Flotte erhalten habe. So viel iſt aber gewiſs, daſs von dem König Alonſo el Sabio, dem Sohn und Nachfolger des Fernando el Santo, zwey würkliche Admirale ernannt wurden, nemlich Don Ruy Lopez de Mendoza unter dem Namen eines *Almirante de Caſtilla* und Don Pedro Martinez de Fe als *Almirante de la Provincia de Sevilla.* Erſterer hatte alle Schiffe, welche blos Segel und keine Ruder führten unter ſeinem Kommando, und die Küſten von Kaſtilien, Aſturien und Gallicien gehörten zu ſeiner Jurisdiction. Letzterer hingegen war *Capitano jeneral* der Galeeren und übrigen Ruderfahrzeuge. Beyde Stellen wurden wie Padilla meldet bis zu den Zeiten des Königs Don Fernando IV. oder nach der Meinung des Salazar de Mendoza bis zu den Zeiten des Königs Don Alonſo XI beybehalten. Nachher wurde nur beſtändig eine Perſon zum Admiral ernannt. Sehr lange Zeit blieb dieſe Würde bey dem Hauſe Enriquez: in neuern Zeiten aber wurde der Infant Don Felipe Herzog von Parma und Plaſencia damit bekleidet, welcher den Marques Don Cenon de Somo de Villa zu ſeinem Lugar Teniente jeneral ernannte. Weitläuftiger redet hievon *Don Ignacio de Ortega* in ſeinen *Queſtiones del Derecho Publico.*

Der Generaliſſimus unter welchem die geſammte ſpaniſche Seemacht ſtehet, iſt der *Almirante jeneral*, welches jetzt gewöhnlich ein ſpaniſcher Infant iſt: wenn derſelbe die Flotte nicht ſelbſt kommandirt, ſo kann er einen *Lugar Teniente jeneral* ernennen. Auf dieſen folgt der Admiral, (*Capitan jeneral*) der mit einem General zu Lande rangirt, alsdenn der *Teniente jeneral* und *Jefe de Escuadra.* Erſterer rangirt eben ſo wie bey den Franzoſen mit dem Generallieutenant zu Lande und letzterer mit dem General-Major,

Auf die Jefes de Ecuadra folgen die *Brigadieres*, welche beynahe eben daſſelbe vorſtellen, was die Kommandeurs im däniſchen Seedienſt, ſie rangieren mit einem Brigadier zu Lande. Auf letztere folgen endlich die Schiffskapitaine (*Capitanes de navio*) und Fregattenkapitaine *Capitanes de Fragata.* Der über die Galeeren kommandirende Chef iſt ein Admiral, *Capitan jeneral de galeras* und unter ſeinen Befehlen ſtehn die *Cuatralvas* oder Anführer von vier Galeeren.

Spanien hat in dieſem 1791 Jahr 2 Capitanes jenerales, 18 Tenientes jenerales, 24 Jefes de Escuadra, 39 Brigadieres, 104 Capitanes de Navio und 143 Capitanes de Fragata.

Admiral in Portugal.

In ältern Zeiten hatte Portugal einen *General da Armada Real*, welcher Admiral aller Flotten war, er führte eine viereckigte weiſſe Flagge am groſſen Top und während des Gefechts die königliche Standarte,

Auſſer dieſem Admiral hatte Portugal auch einen *General da Frota do Braſil*, welcher aber unter dem General da Armada ſtand. Er führte ebenfalls eine weiſſe Flagge am groſſen Top.

Der *General dos Galioens da India* war gleichfalls General zu Lande und kommandirte über alle indiſchen Flotten und Geſchwader. Er führte eben ſolche Flagge und Standarte, als der General da Armada Real. Wer mit dieſer Stelle bekleidet geweſen, wurde ſogleich zum Gouverneur von Indien gemacht.

Der *General do Eſtreito na India* führte eben ſolche Unterſcheidungszeichen als der General dos Galioens da India, und war Admiral aller daſelbſt befindlichen Flotten; doch ſtand der General dos Gallioens da India nicht unter ſeinem Befehl.

Die Würde des *Capitaô Mor da armada do Norte* war die älteſte bey der Portugieſiſchen Marine,

Auch hatte man *Capitaens mores das naos da India*, welche die Flagge eines General führten, die aber, wenn ſie ihm begegneten, nicht unter ſeinem Befehl ſtanden. Die *Governadores da Armada* kommandirten die Flotten in Abweſenheit der Generaes.

Auf den General folgte der *Almirante general*, der eine weiſſe Flagge vom Vortop wehen lieſs.

Auf

Auf dieſen der *Fiſcal* oder *Vicealmirante*, deſſen Unterſcheidungszeichen eine viereckigte weiſſe Flagge am Beſahnstop war. Nach dieſem kamen die *Cabos* oder *Chefes de Esquadra* und die *Meſtres de campo do mar e Coroneis*, welche in Abweſenheit der Cabos de Esquadra das Geſchwader kommandirten. Auf letztere folgten endlich die Schiffskapitaine *Capitaens de mar e guerra.*

Im Jahr 1789 wurde mit der Seemacht in Portugal eine Veränderung in Anſehung des Grades der Officiere gemacht. Zufolge dieſer neuen Rangordnung iſt der Chef der Portugieſiſchen Seemacht ein *Capitaõ general;* auf ihn folgt der *Almirante*, *Vice Almirante;* ferner die *Tenentes generaes*, *Chefes de Esquadra*, *Chefes de Diviſaõ*, welche mit einem Brigadier der Infanterie rangiren und endlich die *Capitaens de Mar e Guerra* und *Capitaens de Fragata.*

Das Corps de Marine in Portugal beſtand im Anfange des Febr. 1791 überhaupt aus 2 Tenentes generaes; 2 Chefes de Esquadra, 7 Chefes de Diviſaõ, 23 Capitaens de mar e guerra und 4 Capitaens de Fragata.

Admiral in England.

In England hat oftmals eine einzige Perſon das ganze Seeweſen mit einer faſt unumſchränkten Gewalt dirigirt. So war zum Exempel im Jahr 1672 der Herzog von Jork mit dieſer Würde bekleidet, als Frankreich und England zuſammen verbunden, gemeinſchaftlich gegen Holland agirten, auch wurde dazu der Graf Thomas von Pembrok vom Könige Willhelm im Jahr 1701 den 18. Jan. ernannt, da aber dieſer Monarch den 8. März darauf verſtarb, ſo gab die Königin Anna, welche ihm in der Regierung folgte, dieſe Stelle dem Prinzen Georg von Dännemark, welcher in England der letzte Groſsadmiral geweſen zu ſeyn ſcheint. Zwar findet man, daſs unter Heinrich III. und Eduard I. etliche andere Perſonen dieſes Amt verwaltet haben, allein ihre Namen ſind ſo dunkel wie die damaligen Zeiten ſelbſt: Man findet auch, daſs nach den Zeiten des Königs Johann, bis zu dem Tode der Königin Maria, zwey Groſsadmirale zugleich in England geweſen ſind, der eine von Norden und der andere von Weſten.

Die Würde des Groſsadmirals (*Lord High-Admiral*) wird heut zu Tage durch ein dazu ernanntes Collegium unter dem Namen *the Lords Commiſſioners of the Admirality* verwaltet, welches das ganze Seeweſen regiert und hat in allen Civil- Militair- und Criminal-Sachen, welche auf der See oder in Häfen und an Küſten; ja ſogar auf Flüſſen bis an die erſte Brücke von der See zu, vorfallen, unumſchränkte Gewalt.

Das Collegium beſteht aus 5 bis 7 Gliedern und hat in England eben dieſelbe Authorität und Gewalt, welche in Frankreich der Seeminiſter und Admiral zuſammengenommen haben.

Der höchſte Officier der Brittiſchen Marine iſt heutiges Tages der *Admiral of the fleet*, Sein Unterſcheidungszeichen iſt die Unionflagge am Top des groſſen Maſts. Er rangirt mit dem Feldmarſchall.

Auf ihn folgt der *Viceadmiral of the fleet*, welcher ſeine Flagge am Vortop hat.

Auf letztern folgt wieder der *Rear Admiral of the fleet* oder *of Great Britain*, welcher die Unionsflagge am Vortop führt. Die beyden letztern Chargen ſind aber nur Ehrenſtellen, welche für ausgezeichnete Dienſte oder als beſondere Begnadigungen ertheilt werden.

Auſſer dieſen angeführten Stuffen giebt es noch folgende, die nach Zeit und Umſtänden entweder vermehrt oder vermindert werden als:

Die Admirale der rothen, der weiſſen und der blauen Farbe. *The Admirals of the red, the white and the blue.* Dieſe führen eine Flagge von ihrer zugehörigen Farbe am groſſen Top und rangiren mit dem General-Major der Landtruppen. Der erſte, nämlich der Admiral der rothen Farbe, iſt gemeiniglich Anführer der Flotten.

Auf dieſe folgen die Viceadmirale der rothen weiſſen und blauen Farbe *the Viceadmirals of the red, the white and the blue.* Ihre Flagge führen ſie am Vortop und rangiren mit dem Generallieutenant zu Lande. Endlich folgen die Rear oder Contre-Admirale der rothen, weiſſen und blauen Farbe *the Rear Admirals of the red, the white and the blue.* Sie rangiren mit einem General-Major im Landdienſt und führen ihre Flagge am Kreuztop.

Der Titel *Commodore* wird einem alten Kapitain beygelegt, der etliche Kriegsſchiffe zu einer beſondern Unternehmung anführt; er unterſcheidet ſich von den übrigen Schiffen ſeines Geſchwaders durch einen rothen Wimpel am groſſen Top.

Die Zahl der in engliſchen Dienſten befindlichen Seeofficiere beſtand im Anfange dieſes 1792ſten Jahrs aus 1 Admiral of the fleet; 7 Admirals of the White, worunter auch Lord Rodney begriffen, der zugleich Vice-Admiral von England iſt und ein tägliches Gehalt von 20 ſh. für ſich bekömmt, auch 16 Bediente halten kann, für deren jeden ihm monatlich 1oſn. bezahlt werden. Der Vice-Admiral von Schottland Lord W. Gordon gehört aber nicht zu dieſen 7; letzterer iſt zugleich Judge of the Admi-

y in Schottland und bekömmt ein jährliches halt von 1000 L.; 5 Admirals of the Blue, Vice-Admirals of the Red, 7 Vice-Admirals the White, worunter auch Sir Alex Hood griffen ist, der zugleich Rear Admiral von gland ist und ein tägliches Gehalt von 16 sh. kömmt, überdem erhält er noch monatlich sh. für jeden von 12 Bedienten; 5 Vice-Admals of the Blue; 7 Rear Admirals of the Red; Rear Admirals of the White; 8 Rear Admirals of the Blue und 456 Captains. Von den Ruhe gesetzten Rear Admirals auf halben ld von 17 sh. 6 d, täglich, leben 15.

Was überhaupt das Gehalt der englischen eofficiere betrift, so bekömmt ein Admiral das Kommando en Chef über eine Flotte rt, täglich 5 L., ein bloßer Admiral 3 L. 10 sh. Vice-Admiral 2 L, 10 sh., ein Rear Admiral L. 15 sh.; der erste Captain des Kommendanten Chef 1 L. 15 sh.; der zweyte oder Captain bey ffen Admiralen 1 L.; der zweyte Captain bey ce-Admiralen, wenn er sich auf einem Schiff m ersten oder zweyten Range befindet 16 sh. d der zweyte Captain bey Rear Admiralen auf em Schiff vom ersten oder zweyten Range 13 sh.

Admiral in Holland.

In den vereinigten Niederlanden ist der Erbtthalter *Admiraal Generaal*, und diese Würde zugleich mit der Würde eines General Kapins zu Lande in dem Hause der Prinzen von anien erblich und kann selbst auf den weiblien Stamm fallen. Wenn der Admiraal generaal Flotten nicht selbst kommandirt, so kann er en *Lieutenant Admiraal Generaal* ernennen, ein man sucht es lieber zu vermeiden, weil jenige welcher mit dieser Würde bekleidet rd, gar zu viele Gewalt in die Hände bekömmt. pflegt daher zuweilen nur einen *Lieutenant miraal* bey jedem Admiralitäts-Collegio dazu bestimmen.

Auf den Lieutenant Admiraal Generaal folgt *Admiraal*, dessen Unterscheidungszeichen Prinzenflagge am grossen Top ist. Wenn in Admiral da ist, so vertritt dessen Stelle *Lieutenant Admiraal*. Auch hat jede Seeovinz ihren *Vice-Admiraal*, welcher zum nterscheidungszeichen die Prinzenflagge am ortop führt.

Auf den Vice-Admiral folgt der *Schout by acht* (Schulze bey der Nacht). Der ursprünghen Bedeutung dieses Namens nach soll der hout by Nacht während der Nacht, ein achsames Auge auf die Schiffe einer Flotte ben. Sein Unterscheidungszeichen ist die Prinzenflagge am Kreuztop. Der Schout by Nacht wird auch bey andern See-Staaten Contre-Admiral genannt und auf ihn folgen sogleich die *Schips Capitainen*.

Die Zahl der in Holländischen Diensten befindlichen Seeofficiere im Anfange des 1792. Iahrs war folgende: a) *Op de Maas*. 2 Lieutenants Admiral, 1 Vice-Admiral, 2 Schouten by Nacht und 24 Kapitaine, b) *Amsterdam*, 2 Lieutenants Admiral, 3 Vice-Admirale, 4 Schouten by Nacht und 38 Kapitaine, c) *Zeeland*, 2 Schouten by Nacht und 5 Kapitaine; d) *L'autre Quartier*, 1 Schout by Nacht und 10 Kapitaine, e) *Friesland*, 4 Kapitaine.

Admiral in Dännemark.

In Dännemark folgen die Stuffen vom General Admiral bis zum Schout by Nacht, welcher jetzt Contreadmiral genannt wird, eben so wie in den vereinigten Niederlanden, als:

General Admiral. Er führt die königliche dänische Flagge, in deren Mitte sich ein Schild mit drey vergoldeten Kronen in blauem Felde befindet, am grossen Top und rangirt mit dem General-Feldmarschall.

General Admiral Lieutenant. Er führt die königliche dänische Flagge am grossen Top, in der Mitte derselben befinden sich aber zwey Schilder, das eine mit dem dänischen und das andere mit dem nordischen Wapen. Er rangirt mit dem Feldmarschall.

Admiral. Er führt die bloße königl. dänische Flagge am grossen Top und rangirt mit dem General im Landdienst.

Viceadmiral. Dieser führt die königl. dänische Flagge am Vortop und rangirt mit dem Generallieutenant.

Contre Admiral, vormals *Schout by Nacht.* Dieser führt die königl. dänische Flagge am Kreuztop und rangirt mit dem General-Major.

Auf den Contreadmiral folgt der *Commandeur* und *Commandeur Capitain* und alsdenn die *Capitainer*. Die beyden erstern sind zum Chef über eine gewisse Anzahl Schiffe gesetzt und fast eben das, was Commodore in England ist. Wenn sie sich nicht bey der Kommandoflagge befinden, so führen sie den breiten dänischen Wimpel, oder auch den königl. Stander am grossen Top. Wenn bey einer Flotte oder Geschwader nicht mehr wie 3 Commandeur sind, so führen sie alle 3 Stander; sind aber mehrere da, so führt der jüngste einen Wimpel. Der Commandeur rangirt mit dem Obersten und der Commandeur Capitain mit dem Obristlieutenant.

Dännemark hat in diesem 1791. Jahr 2 Admirale, 3 Viceadmirale, 10 Contreadmirale, 5 Commandeurs und 19 Commandeur-Capitaine.

Admi-

Auf dieſen der *Fiſcal* oder *Vicealmirante*, deſſen Unterſcheidungszeichen eine viereckigte weiſſe Flagge am Beſahnstop war. Nach dieſem kamen die *Cabos* oder *Chefes de Esquadra* und die *Meſtres de campo do mar e Coroneis*, welche in Abweſenheit der Cabos de Esquadra das Geſchwader kommandirten. Auf letztere folgten endlich die Schiffskapitaine *Capitaens de mar e guerra*.

Im Jahr 1789 wurde mit der Seemacht in Portugal eine Veränderung in Anſehung des Grades der Officiere gemacht. Zufolge dieſer neuen Rangordnung iſt der Chef der Portugieſiſchen Seemacht ein *Capitaõ general;* auf ihn folgt der *Almirante*, *Vice Almirante;* ferner die *Tenentes generaes*, *Chefes de Esquadra*, *Chefes de Diviſaõ*, welche mit einem Brigadier der Infanterie rangiren und endlich die *Capitaens de Mar e Guerra* und *Capitaens de Fragata*.

Das Corps de Marine in Portugal beſtand im Anfange des Febr, 1791 überhaupt aus 2 Tenentes generaes; 2 Chefes de Esquadra, 7 Chefes de Diviſaõ, 23 Capitaens de mar e guerra und 4 Capitaens de Fragata.

Admiral in England.

In England hat oftmals eine einzige Perſon das ganze Seeweſen mit einer faſt unumſchränkten Gewalt dirigirt. So war zum Exempel im Jahr 1672 der Herzog von Jork mit dieſer Würde bekleidet, als Frankreich und England zuſammen verbunden, gemeinſchaftlich gegen Holland agirten, auch wurde dazu der Graf Thomas von Pembrok vom Könige Willhelm im Jahr 1701 den 18. Jan. ernannt, da aber dieſer Monarch den 8. März darauf verſtarb, ſo gab die Königin Anna, welche ihm in der Regierung folgte, dieſe Stelle dem Prinzen Georg von Dännemark, welcher in England der letzte Groſsadmiral geweſen zu ſeyn ſcheint. Zwar findet man, daſs unter Heinrich III. und Eduard I. etliche andere Perſonen dieſes Amt verwaltet haben, allein ihre Namen ſind ſo dunkel wie die damaligen Zeiten ſelbſt: Man findet auch, daſs nach den Zeiten des Königs Johann, bis zu dem Tode der Königin Maria, zwey Groſsadmirale zugleich in England geweſen ſind, der eine von Norden und der andere von Weſten.

Die Würde des Groſsadmirals (*Lord High-Admiral*) wird heut zu Tage durch ein dazu ernanntes Collegium unter dem Namen *the Lords Commiſſioners of the Admirality* verwaltet, welches das ganze Seeweſen regiert und hat in allen Civil- Militair- und Criminal-Sachen, welche auf der See oder in Häfen und an Küſten; ja

ſogar auf Flüſſen bis an die erſte Brücke von der See zu, vorfallen, unumſchränkte Gewalt.

Das Collegium beſteht aus 5 bis 7 Gliedern und hat in England eben dieſelbe Authorität und Gewalt, welche in Frankreich der Seeminiſter und Admiral zuſammengenommen haben.

Der höchſte Officier der Brittiſchen Marine iſt heutiges Tages der *Admiral of the fleet*, Sein Unterſcheidungszeichen iſt die Unionflagge am Top des groſſen Maſts. Er rangirt mit dem Feldmarſchall.

Auf ihn folgt der *Viceadmiral of the fleet*, welcher ſeine Flagge am Vortop hat.

Auf letztern folgt wieder der *Rear Admiral of the fleet* oder *of Great Britain*, welcher die Unionsflagge am Vortop führt. Die beyden letztern Chargen ſind aber nur Ehrenſtellen, welche für ausgezeichnete Dienſte oder als beſondere Begnadigungen ertheilt werden.

Auſſer dieſen angeführten Stuffen giebt es noch folgende, die nach Zeit und Umſtänden entweder vermehrt oder vermindert werden als:

Die Admirale der rothen, der weiſſen und der blauen Farbe. *The Admirals of the red, the white and the blue.* Dieſe führen eine Flagge von ihrer zugehörigen Farbe am groſſen Top und rangiren mit dem General-Major der Landtruppen. Der erſte, nämlich der Admiral der rothen Farbe, iſt gemeiniglich Anführer der Flotten.

Auf dieſe folgen die Viceadmirale der rothen weiſſen und blauen Farbe *the Viceadmirals of the red, the white and the blue.* Ihre Flagge führen ſie am Vortop und rangiren mit dem Generallieutenant zu Lande. Endlich folgen die Rear oder Contre-Admirale der rothen, weiſſen und blauen Farbe *the Rear Admirals of the red, the white and the blue.* Sie rangiren mit einem General-Major im Landdienſt und führen ihre Flagge am Kreuztop.

Der Titel *Commodore* wird einem alten Kapitain beygelegt, der etliche Kriegsſchiffe zu einer beſondern Unternehmung anführt; er unterſcheidet ſich von den übrigen Schiffen ſeines Geſchwaders durch einen rothen Wimpel am groſſen Top.

Die Zahl der in engliſchen Dienſten befindlichen Seeofficiere beſtand im Anfange dieſes 1792ſten Jahrs aus 1 Admiral of the fleet; 7 Admirals of the White, worunter auch Lord Rodney begriffen, der zugleich Vice-Admiral von England iſt und ein tägliches Gehalt von 20 ſh. für ſich bekömmt, auch 16 Bediente halten kann, für deren jeden ihm monatlich 10ſh. bezahlt werden. Der Vice-Admiral von Schottland Lord W. Gordon gehört aber nicht zu dieſen 7; letzterer iſt zugleich Judge of the Admiral

ralty in Schottland und bekömmt ein jährliches Gehalt von 1000 L.; 5 Admirals of the Blue, 6 Vice-Admirals of the Red, 7 Vice-Admirals of the White, worunter auch Sir Alex Hood begriffen iſt, der zugleich Rear Admiral von England iſt und ein tägliches Gehalt von 16 ſh. bekömmt, überdem erhält er noch monatlich 10 ſh. für jeden von 12 Bedienten; 5 Vice-Admirals of the Blue; 7 Rear Admirals of the Red; 6 Rear Admirals of the White; 8 Rear Admirals of the Blue und 456 Captains. Von den zur Ruhe geſetzten Rear Admirals auf halben Sold von 17 ſh. 6 d, täglich, leben 15.

Was überhaupt das Gehalt der engliſchen Seeofficiere betrift, ſo bekömmt ein Admiral der das Kommando en Chef über eine Flotte führt, täglich 5 L., ein bloſſer Admiral 3 L. 10 ſh. ein Vice-Admiral 2 L, 10 ſh., ein Rear Admiral 1 L. 15 ſh.; der erſte Captain des Kommendanten en Chef 1 L. 15 ſh.; der zweyte oder Captain bey bloſſen Admiralen 1 L.; der zweyte Captain bey Vice-Admiralen, wenn er ſich auf einem Schiff vom erſten oder zweyten Range befindet 16 ſh. und der zweyte Captain bey Rear Admiralen auf einem Schiff vom erſten oder zweyten Range 13 ſh.

Admiral in Holland.

In den vereinigten Niederlanden iſt der Erbſtatthalter *Admiraal Generaal*, und dieſe Würde iſt zugleich mit der Würde eines General Kapitains zu Lande in dem Hauſe der Prinzen von Oranien erblich und kann ſelbſt auf den weiblichen Stamm fallen. Wenn der Admiraal generaal die Flotten nicht ſelbſt kommandirt, ſo kann er einen *Lieutenant Admiraal Generaal* ernennen, allein man ſucht es lieber zu vermeiden, weil derjenige welcher mit dieſer Würde bekleidet wird, gar zu viele Gewalt in die Hände bekömmt. Er pflegt daher zuweilen nur einen *Lieutenant Admiraal* bey jedem Admiralitäts-Collegio dazu zu beſtimmen.

Auf den Lieutenant Admiraal Generaal folgt der *Admiraal*, deſſen Unterſcheidungszeichen die Prinzenflagge am groſſen Top iſt. Wenn kein Admiral da iſt, ſo vertritt deſſen Stelle der *Lieutenant Admiraal*. Auch hat jede Seeprovinz ihren *Vice-Admiraal*, welcher zum Unterſcheidungszeichen die Prinzenflagge am Vortop führt.

Auf den Vice-Admiral folgt der *Schout by Nacht* (Schulze bey der Nacht). Der urſprünglichen Bedeutung dieſes Namens nach ſoll der Schout by Nacht während der Nacht, ein wachſames Auge auf die Schiffe einer Flotte haben. Sein Unterſcheidungszeichen iſt die Prinzenflagge am Kreuztop. Der Schout by Nacht wird auch bey andern See-Staaten Contre-Admiral genannt und auf ihn folgen ſogleich die *Schips Capitainen*.

Die Zahl der in Holländiſchen Dienſten befindlichen Seeofficiere im Anfange des 1792. Iahrs war folgende: a) *Op de Maas*. 2 Lieutenants Admiral, 1 Vice-Admiral, 2 Schouten by Nacht und 24 Kapitaine, b) *Amſterdam*, 2 Lieutenants Admiral, 3 Vice-Admirale, 4 Schouten by Nacht und 38 Kapitaine, c) *Zeeland*, 2 Schouten by Nacht und 5 Kapitaine; d) *L'autre Quartier*, 1 Schout by Nacht und 10 Kapitaine, e) *Friesland*, 4 Kapitaine.

Admiral in Dännemark.

In Dännemark folgen die Stuffen vom General Admiral bis zum Schout by Nacht, welcher jetzt Contreadmiral genannt wird, eben ſo wie in den vereinigten Niederlanden, als:

General Admiral. Er führt die königliche däniſche Flagge, in deren Mitte ſich ein Schild mit drey vergoldeten Kronen in blauem Felde befindet, am groſſen Top und rangirt mit dem General-Feldmarſchall.

General Admiral Lieutenant. Er führt die königliche däniſche Flagge am groſſen Top, in der Mitte derſelben befinden ſich aber zwey Schilder, das eine mit dem däniſchen und das andere mit dem nordiſchen Wapen. Er rangirt mit dem Feldmarſchall.

Admiral. Er führt die bloſſe königl. däniſche Flagge am groſſen Top und rangirt mit dem General im Landdienſt.

Viceadmiral. Dieſer führt die königl. däniſche Flagge am Vortop und rangirt mit dem Generallieutenant.

Contre Admiral, vormals *Schout by Nacht.* Dieſer führt die königl. däniſche Flagge am Kreuztop und rangirt mit dem General-Major.

Auf den Contreadmiral folgt der *Commandeur* und *Commandeur Capitain* und alsdenn die *Capitainer*. Die beyden erſtern ſind zum Chef über eine gewiſſe Anzahl Schiffe geſetzt und faſt eben das, was Commodore in England iſt. Wenn ſie ſich nicht bey der Kommandoflagge befinden, ſo führen ſie den breiten däniſchen Wimpel, oder auch den königl. Stander am groſſen Top. Wenn bey einer Flotte oder Geſchwader nicht mehr wie 3 Commandeur ſind, ſo führen ſie alle 3 Stander; ſind aber mehrere da, ſo führt der jüngſte einen Wimpel. Der Commandeur rangirt mit dem Oberſten und der Commandeur Capitain mit dem Obriſtlieutenant.

Dännemark hat in dieſem 1791. Jahr 2 Admirale, 3 Viceadmirale, 10 Contreadmirale, 5 Commandeurs und 19 Commandeur-Capitaine.

— Admiral in Schweden.

Nachdem in Schweden die Reichsadmirale *Riksadmiraler* abgekommen ſind, welche eine der 5 erſten Stellen des Reichs bekleideten, ſo ſind daſelbſt eben ſo wie in Holland und Dännemark die Stuffen *Admiral*, *Viceadmiral*, *Schout by Nacht* oder jetzt *Contre Admiral* gebräuchlich, auf letztern folgen die Schiffskapitaine.

In dieſem 1792, Jahr iſt der Herzog von Südermannland *Storadmiral* in Schweden, welche Würde ſo viel als Admiralgeneral vorſtellt. Auſſerdem hat Schweden noch 1 Admiral, 4 Viceadmiraler, 5 Contre Admiraler und 12 Oefverſtar.

Admiral in Ruſsland.

In Ruſsland finden eben die Stuffen der Admiralswürde Statt, wie in Schweden. Der Groſsherzog iſt Admiral general oder Groſsadmiral. Ueberdem beſteht das Corps de Marine in dieſem 1792. Jahr aus 3 Admirale, 3 Viceadmirale, 8 Contreadmirale und 2 Contreadmirale im ſchwarzen Meer.

Holm ADMIRAL, ſ. Holm.

ADMIRALITÆT.

Holl. Admiraaliteit.
Dän. Admiralitet.
Schw. Admiralitet.
Engl. Admiralty.
Franz. Amirauté.
Ital. Ammiragliato.
Span. Almirantazgo, Almirantadgo o Almirantia
Port. Almirantado.

Iſt bey Staaten, welche eine Seemacht haben ein gewiſſes Collegium, welches das ganze Seeweſen zu verwalten hat. In Spanien wurde im Jahr 1624 von Philip III. eine Admiralität errichtet, welchem Beyſpiel auch nachher Frankreich gefolgt iſt.

ADMIRALITÆTS GERICHT.

Holl. Admiraaliteits Raad of Gerigt.
Dän. Admiralitets Ret.
Schw. Amiralitets Rätt.
Engl. Court of Admiralty.
Franz. Cours ou Tribunal de l'Amirauté.
Ital. Tribunale dell' Ammiragliato.
Span. Tribunal del Almirantazgo.
Port. Tribunal do Almirantado.

Ein Gericht, welches aus einem Richter und mehreren Civilbedienten beſteht, und dazu beſtimmt iſt, im Namen der Admiralität, alle Rechtshändel, welche beym Seeweſen durch Schiffbruch, Strandung, Auswerfung der Güter, Havereyen &c. entſtehen können, zu entſcheiden, wie auch nicht weniger in Kriegszeiten zu unterſuchen ob die Wegnahme der Schiffe auf eine rechtmäſſige oder unrechtmäſſige Weiſe geſchehen ſey.

ADMIRALSCHAFT machen, unter Admiralſchaft ſegeln.

Holl. Admiraalſchap maaken.
Dän. Giöre Admiralſkab, ſejle i Selſkab, for at ſtaae hinanden bi.
Schw. Göra Amiralſkap.
Engl. To ſail in company with other Ships.
Franz. Aller de conſerve.
Ital. Andar de conſerva.
Span. Ir de conſerva.
Port. Ir de conſerva.

Wird von Schiffen geſagt, welche ſich zuſammen verbinden, während der Reiſe bey einander zu bleiben und ſich allen gemeinſchaftlichen Beyſtand und Hülfe zu leiſten.

ADMIRALSFLAGGE, ſ. Flagge.

ADMIRALSCHIFF.

Holl. Admiraalſchip.
Dän. Admiralſkib.
Schw. Amiralſkepp.
Engl. The Admiral ſhip.
Franz. Le vaiſſeau Amiral,
Ital. La Capitana.
Span. La Capitana.
Port. A Capitania.

Dasjenige Schiff, worauf ſich der kommandirende Chef oder Admiral befindet.

ADVISBOOT.

Holl. Adviesboot.
Dän. Advisbaad.
Schw. Avisbåt.
Engl. Adviceboat,
Franz. Barque d'avis.
Ital. Barca d'avviſo.
Span. Embarcacion de Aviſo, de correo.
Port. Embarcaçaõ de Aviſo.

Ein ſchnellſegelndes Fahrzeug oder Boot, welches dieſen Namen führt, weil es Nachrichten oder Befehle von einem Schiffe oder von einem Hafen zum andern bringet; auch von den Bewegungen des Feindes Nachricht einziehet und was dergleichen mehr iſt.

AFRICUS der Name des Südweſtwindes bey den Alten. Jetzt wird in ganz Europa (Italien ausgenommen) der Name aller 32 Winde durch Zuſammenſetzung der 4 Hauptwinde ausgedrückt. Die Alten hatten aber für jeden dieſer 32 Winde einen beſondern Namen, wie man aus der Tafel unter dem Artikel Wind erſiehet.

AGEA,
der neben den Ruderbänken befindliche lange Gang auf den Schiffen der Alten, auf welchem der Aufseher der Ruderknechte *ageator* auf und abgieng, ſ. Caſaubonus Animadv. in Athenaeum lib. 5. c. 9. die Griechen nannten dieſen Gang *parodon*.

AGEATOR,
portisculus oder Remigium hortator gr. Keleuſtes. War auf den Schiffen der Alten derjenige, deſſen Amt darin beſtand den Ruderkechten das Kommando zuzurufen, und allen die zum Schiffsvolk gehörten, ihre tägliche Mundproviſion auszutheilen. Arrianus Expedit. Alex. l. 6. Suidas ad h. v.

AGENT oder Lieferant der Lebensmittel.

Holl. Leverancier der Levensmiddelen.
Dän. Proviants-Forvalter,
Schw. Agent, Proviants-Förvaltare.
Engl. Agent-Victualler.
Franz. Directeur ou commiſſaire des vivres,
Ital. Agente ò Direttore delle vivere.
Span, Comiſario de los viveres.
Port. Commiſſario dos viveres.

Iſt hauptſächlich in England ein beym Seeweſen angeſtellter Beamte, welcher den Proviant von dem *victualling-office* aus London bekömmt, damit er ſolchen an die Schiffe vertheile. Nach geſchehener Reiſe oder Seezuge geben ihm dieſe den Reſt wieder zurück und er muſs von allem, dem *victualling-office* Rechnung abſtatten. In Holland ſorgen die Kapitaine ſelbſt für den Proviant; bey andern Mächten geſchichet dieſes aber von dem Seecommiſſariat.

AGTER, agterlich.

Holl. Agter, agterlig.
Dän. Agter, agterlig.
Schw. Akter, akterlik.
Engl. Aft, abaft.
Franz. Arriere.
Ital. In poppa.
Span. In popa.
Port. Em popa.

Agter iſt eigentlich das holländiſche oder platdeutſche Wort, für hinter. *Agterlich*, wird gemeiniglich nur vergleichungsweiſe gebraucht. Z.E. der Maſt ſteht in dem einem Schiffe agterlicher wie in dem andern, d. i. weiter hinten im Schiff. Z. E. der Beſahnmaſt ſteht agterlicher als der groſſe. Auf Schiffen verſteht man unter agter die Weite vom Beſahnmaſt bis an den Hackebord.

AGTER DER HAND, ſ. hinter der Hand.
AGTERCENTE, ſ. Cente.
AGTEREBBE, ſ. Ebbe.
AGTERFLETH, ſ. Hinterfleth und Fleth.
AGTERHÜTTE, ſ. Hütte.
AGTERHECK, ſ. Heck.
AGTERLASTIG, ſ. Steuerlaſtig.
AGTERLAST, ſ. Steuerlaſtigkeit.
AGTERLAUFFER, ſ. Nockgording.
AGTERLEIK, ſ. Hinterleik.
AGTERLUKE, ſ. Luke.
AGTERRAUM, ſ. Raum.
AGTERSCHIFF, ſ. Hinterſchiff.
AGTERSEGEL, ſ. Hinterſegel.
AGTERSEITENTAKEL, ſ. Hinterſeitentakel.
AGTERSPANN, ſ. Spann.
AGTERSPILL, ſ. Spill.
AGTERSTEVEN, ſ. Hinterſteven.
AGTERTAU, ſ. Hintertau.

AHM oder AHMING.

Holl. De Aam of Aaming.
Dän. Amningen eller Aningen.
Schw. Aningen.
Engl. The draught.
Franz. La marque du tirant d'eau.
Ital. La ſquadra ſull' Aſta di poppa e proa per vedere quanto la nave peſca.
Span. Los pies del codaſte y de la roda que indican quanto cala el navio.
Port. O Tirante da agua.

So nennt man das in Fuſs eingetheilte Maaſs, welches ſich an den Seiten des Vor und Hinterſtevens befindet und woran man ſiehet, wie tief das Schiff ins Waſſer geht. Die Richtung dieſes Maaſses iſt lothrecht auf den Kiel.

AICHE oder das Aichen.

Holl. Yking.
Dän. Skibets udmaalning.
Schw. Skeppets utmätning.
Engl. The gauging of a ship.
Franz. Le Jaugeage.
Ital. La ſtazatura del baſtimento.

Span. El arqueaje, o arqueo.
Port. O arqueamento.

Die Ausmeſſung eines Schiffs, ſ. Aichen.

AICHEN.

Holl. Yken.
Dän. At maale Skibe.
Schw. Mäta ut Skeppet.
Engl. To gauge.
Franz. Jauger.
Ital. Miſurare un vaſcello, ſtazare.
Span. Arquear un navio.
Port. Arquear hum navio.

Den körperlichen Inhalt von dem Raum eines Schiffs, wo die Ladung zu liegen kömmt ausmeſſen und die Laſtigkeit deſſelben in Tonnen und Laſten oder nach dem im Lande gebräuchlichen Maaſs angeben.

Die wahre Laſtigkeit oder das Tonnenmaſs eines Schiffs wird beſtimmt, wenn man die Anzahl der Kubikfüſſe Waſſer berechnet, welche das Schiff ohne die Ladung aus der Stelle treibt und dieſe von der Anzahl der Kubikfüſſe Waſſer abzieht, welche das Schiff mit der vollen Ladung aus der Stelle treibt. Den Reſt mit den Pfunden multiplicirt, die ein Kubikfuſs Waſſer hält und durch die Pfunde getheilt, welche auf eine Tonne gehen, wird die wahre Laſtigkeit in Tonnen geben: oder welches einerley iſt, man findet die wahre Laſtigkeit, wenn man von dem Gewicht des Schiffs mit der vollen Ladung, das Gewicht deſſelben ohne die Ladung abzieht: Allein man wird leicht einſehen, daſs eine genaue Ausmeſſung und Berechnung von dem Körper des Schiffs, gewöhnlich die Fähigkeit der Aichmeiſter überſteigt, wenn man auch ſelbſt hiebey die groſſe Mühe nicht in Erwägung ziehen wollte, welche dieſe Arbeit erfordert. Man findet daher in jedem Lande ganz leichte Formeln, durch welche man ohngefähr die Laſtigkeit eines Schiffs beſtimmen kann. Wie fehlerhaft aber dieſelben ſeyn müſsen, erhellet ſchon aus der Betrachtung, das ſcharfe und vollgebauete Schiffe, welche nur einerley Dimenſionen haben, auch nach ſolcher Methode zu rechnen einerley Laſtigkeit haben müſſen. Zum Beyſpiel wollen wir den Unterſchied zwiſchen der wahren, und der in England gebräuchlichen Ausmeſſung bey einem Schiffe von 80 Kanonen zeigen.

Aiche in England.

Die allgemeine Vorſchrift. nach welcher in England die Schiffe ausgemeſſen werden iſt folgende: Man laſſe eine lothrechte Linie von dem vorderſten Ende des Vorſtevens bis auf die Höhe der Klüſen fallen, oder wenn dieſe ſehr hoch

ſind, welches gewöhnlich bey Kauffahrtheyſchiffen der Fall iſt, bis auf die Höhe des Heckbalken. Eine andere Linie gleicher Art laſſe man von dem Hinterſteven bis auf die Höhe des Heckbalken fallen und ziehe von der Weite, in welcher die unterſten Enden dieſer Linien von einander entfernt ſind, $\frac{3}{4}$ der gröſsten Breite des Schiffs, von auſſen zu gemeſſen, ab, und ſo oft $2\frac{1}{2}$ Zoll als der Heckbalken Füſſe über dem Kiel hat; der Reſt wird die Länge des Kiels zur Aiche genannt. Die Länge dieſes Kiels multiplicire man erſtlich durch die ganze und das Produkt wieder durch die halbe äuſſere Breite des Schiffs und theile alsdann durch 94, ſo iſt der Quotient das Tonnen Maſs.

Oder man multiplicire die Länge des Kiels zur Aiche, durch das Quadrat der äuſſern Breite, und theile das Produkt durch 188.

Berechnung der wahren Laſtigkeit eines 80 Kanonenſchiffs.

	T.	Pf.
Das Gewicht deſſelben, wie es ins Waſſer gelaſſen wurde oder das Gewicht des Waſſers, welches aus der Stelle getrieben wurde betrug - - -	1593,	40
Das Gewicht der Maſten, Tauen &c.	195.	72
Das Gewicht des Schiffs ohne die Ladung, nach der Waſſerlinie deſſelben berechnet - -	1788.	112
Das Gewicht des Schiffs mit der ganzen Ladung, nach der oberſten Waſſerlinie berechnet - -	3554.	35
hiervon abgezogen das Gewicht ohne die Ladung - -	1788.	112
Die wahre Laſtigkeit des Schiffs	1765.	147

Berechnung der Laſtigkeit dieſes Schiffs nach der in England gebräuchlichen Methode.

Die Länge von der vorderſten und oberſten Seite des Vorſtevens von der Höhe der Klüſen angerechnet bis an das Ende der Perpend., welche von der hinterſten Seite des Hinterſtevens bis auf die Höhe des Heckbalken gefällt worden, iſt - - 185 F. 10 Z.
$\frac{3}{4}$ von der äuſſern Breite - 29 F. $9\frac{1}{2}$
Die Höhe des Heckbalkens iſt
28. 4 + 0 F. $2\frac{1}{2}$ Z. 6. - $8\frac{1}{2}$
36 . 6

Die Länge des Kiels zur Aiche -	149 - 4	
multipl. durch die äuſſere Breite -	49 - 8	
Prod.	7416 -	$10\frac{1}{2}$
multipl. durch die $\frac{1}{2}$ äuſſere Breite	24 - 10	
Dividirt durch 94,	184185 -	$8\frac{1}{4}$

Die

Die Laſtigkeit des Schiffs nach der engl. Methode 1959 $\frac{19}{94}$ T.

Der Unterſchied zwiſchen der wahren Berechnung und angenommenen Methode beträgt alſo 93 T. 1699 ℔.

Bey Schiffen von 70 und 60 Kanonen und Fregatten iſt der Unterſchied verhältniſsmäſſig noch gröſſer, weil ſie ſchärfer gebauet ſind, als 50 Kanonenſchiffe. Es iſt überhaupt zu bemerken, daſs Kriegsſchiffe nach dieſer Methode viel weniger, und vollgebauete Kauffartheyſchiffe viel mehr Tonnenmaaſs enthalten, als ſie geſchätzt werden.

Aiche in Schweden.

Die ſchwediſche Methode iſt folgende: Die Länge des Schiffs, zwiſchen den Steven auf dem oberſten Deck gemeſſen, die gröſſte inwendige Breite, und die Tiefe von der untern Seite des oberſten Decks bis an die Bauchdielen zuſammen multiplicirt, das Produkt durch 200 dividirt und vom Quotienten, geben die Laſtigkeit des Schiffs in ſchweren Laſten von 18 Schiffpfund Eiſengewicht.

Nach dieſer Methode würde aber von zwey Schiffen, welche nach einerley Plan gebauet worden, das eine unweit mehr Laſtigkeit haben als das andere; wenn das oberſte Deck in dem einen nur einen Fuſs höher läge als in dem andern nach die mehr oder wenigere Dicke der Inhölzer in einem von dieſen Schiffen können die Laſtigkeit deſſelben vermehren oder vermindern. Chapman ſchlägt in ſeinem Tractat om Skepps Byggeriet 1775. 4to, p. 184.185. eine Methode vor, nach welcher man die Laſtigkeit eines Schiffs ſehr genau finden kann,

Aiche in Frankreich.

Die Franzöſiſche Methode iſt dieſe: Die Länge des Schiffs, von der äuſſern Seite der Steven ausgerechnet, mit der gröſsten Breite deſſelben, ebenfalls von der äuſſern Seite der Berghölzer abgemeſſen, multiplicirt. Dieſes Produkt nochmals mit der Tiefe des Raums vom Kiel bis unter den Segelbalken multiplicirt und durch 100 getheilt, giebt die Laſtigkeit des Schiffs nach franzöſiſchen Tonnen von 2000 ℔ av. du pois.

Aiche in Holland.

Nach der Holländiſchen Methode wird die Länge des Schiffs (über Steven gemeſſen) mit der gröſsten Breite in der Waſſertracht multiplicirt, die Tiefe des Raums und des Zwiſchendecks zuſammen addirt, und damit das obige Produkt nochmals multiplicirt; das letztere Produkt wieder durch 400 getheilt und $\frac{1}{5}$ des Quotienten davon abgezogen, ſo zeigt der Reſt die Laſten an.

Aiche in Spanien.

In Spanien, wo Schiffe von ganz verſchiedener Bauart und Geſtalt gebraucht werden, (z. E. Saetias, Jabeques, Canarios, Londros, Urcas, Paquebotes &c.) hat man mehrere Methoden zu aichen. Es würde aber zu weitläuftig werden von dieſen Methoden oder von denjenigen der übrigen Nationen ein mehreres zu erwähnen, weil ſolche nur in beſondern Fällen einigermaſſen genaue Werthe geben können. Doch verdient hier angemerkt zu werden, daſs nach einer von der ſpaniſchen Admiralität im Jahr 1738 bekannt gemachten Verordnung, die Tonne Aichmaaſs aus 8 Codos cubicos de Ribera oder aus 64 Kubikfuſs de Ribera beſteht.

Verſchiedene anwendbare Methoden, die Schiffe auszumeſſen oder die Laſtigkeit derſelben zu finden, ſtehen in folgenden Abhandlungen:

Memoires ſur le Jaugeage des Navires par M. Belleri. A Paris ches Barrois 1788. 8vo.

Theorie & pratique du Jaugeage par le P. Pezenas.

Sur le Jaugeage des Vaiſſeaux par M. Varignon & Mairan (In den Mem. de l'Acad. des Sciences Paris 1721. und 1724. S. 231.)

Auch findet man in dem Traité de Conſtruction des Vaiſeaux de M. Chapman traduit par Vial du Clairbois chap. VIII. Paris 4te 1781. und in Ciſcar Reflectiones ſobre las Maquinas y maniobras del uſo de a Bordo. Madrid Fol. 1791. eine ſehr genaue Methode.

Tratado da Mediçaõ dos Volumes e Arqueamento por Jacinto Joze Paganino Lisboa (Manuſc.)

Nödiga Reglemente för Skeppsmätare 1778.

AICHMEISTER.

Holl.	Ykmeeſter, Dopper.
Dän.	En Skibmaaler.
Schw.	En Skeppmätare.
Engl.	A gauger of ships.
Franz.	Jaugeur.
Ital.	Stazatore.
Span.	Arqueador.
Port.	Arqueador.

Ein Mann, welcher öffentlich authoriſirt iſt die Schiffe nach den Landesgeſetzen zu aichen oder auszumeſſen, ſ. Aichen.

AKADEMIE der Marine, ſ. Marine.

AKROKERAIA. So hieſſen bey den Griechen die Nocken der Raaen.

AKRONEA, oder neon koronides. So nannte man bey den Griechen die Verzierungen an den beyden äuſſerſten Enden des Schiffs.

ALARGARE (bey den alten Venezianern) I. Raxon del Martelojo.

ALARM SCHLAGEN.

Holl. Alarm ſlaan.
Dän. Giöre Allarm.
Schw. Göra eller ſlå Allarm.
Engl. To allarm.
Franz. Faire allarm.
Ital. Dar all'arme,
Span. Tocar al arma, á rebato.
Port. Dar ou tocar rebate.

Wenn man ſich einen feindlichen Ueberfall vermuthet oder ſonſt von einer plötzlichen Gefahr bedrohet wird, ſo wird durch Trommeln und Ueberall rufen, dem Volke angedeutet, daſs ein jeder ſich auf ſeinen Poſten einfinde. Es kann ſolches ein falſcher Allarm ſeyn, wenn die vermeinte Gefahr nicht Statt findet oder auch wenn ſie Statt findet, ein wahrer Allarm.

ALLE HÄNDE HOCH! ÜBERALL! ÜBERALL!

Holl. Overäl! Overäl!
Dän. Overalt! overalt! Alle mand op.
Schw. öfveralt! öfveralt!
Engl. Alle hands high!
Franz. En haut tout le monde!
Ital. Tutti in alto! in sú!
Span. Arriba! Arriba! Todo el mundo por arriba!
Port. Arriba! Arriba!

Das Kommando womit alles dienſtfähige Volk aufs Deck gerufen wird. Z. E. Wenn der Wind zu heftig wird und man alles Volk zur Regierung der Segel &c. nöthig hat.

ALLE ZU GLEICH.

Holl. Alle te gelyk!
Dän. Alle paa eengang! Alle tillige.
Tchw. Alla tillika! Allé män på Repet!
Engl. Bowſe away! ho! hurrah!
Franz. Tous d'un tems!
Ital. Tutti a un tempo.
Span. Todos juntos!
Port. Todos juntos!

Ein Ausruf derjenigen, welche an einerley Tau ziehen oder eine ähnliche Arbeit verrichten, damit nach geſchehenem Ausruf alle mit vereinten Kräften zugleich anziehen.

ALLES WOHL!

Holl. Alles wel!
Dän. Alt vel!
Schw. Allt väl!
Engl. All's wel!
Franz. Bon quart!
Ital. Buona guardia!
Span. Buena guardia!
Port. Bom quarto!

Die Antwort, welche die Poſten auf den vorhergeſchehenen Zuruf ihres Officiers ertheilen, um dadurch ihre Wachſamkeit anzuzeigen. Auf Kriegsſchiffen geſchiehet dieſs jede halbe Stunde.

ALMADIE.

Holl. Allmadie.
Dän. En Baad of Bark hos de Vilde paa de Afrikanſke Kyſter.
Schw. Et Båt eller ſmåt Fartyg ſom de Vilda på Afrikaniſka Kuſterna bruka.
Engl. A ſmall African cauoe formed of the bark of a tree.
Franz. Almadie ou petite barque faite d'ecorce d'arbres, dont les noirs de la côte de Guinée ſe ſervent.
Ital. Una piccola barchetta della quale ſervonſi i Negri della Coſta di Guinea.
Span. Una barqueta de que uſan los Negros de la coſta de Guinea.
Port. Almadia ou barquinho de que uſam os Negros na Coſta de Guinea.

Der Name eines kleinen, gewöhnlich von Baumrinden gemachten Fahrzeuges, deſſen ſich die Schwarzen an der Küſte von Guinea bedienen. Auch ſoll es zu Kalikut Fahrzeuge geben, welche eben denſelben Namen führen und vormals Kathuri geheiſſen haben.

SEEALMANACH, ſ. Schifferkalender.

ALSANUS, der Süd zum Weſt-Wind bey den Alten ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

ALTER des Mondes, ſ. Mond.

ALTGEBACKEN Volk, ſ. Befahren Volk.

ALVEUS. So hieſs bey den Alten der im Waſſer befindliche Theil des Schiffs c. e. (Fig. 259.) ALVEUS war gleichfalls der Name eines plump gebaueten Schiffs ohne Zierathen.

ALVUS navis, war der Bauch des Schiffs, bey den Alten.

AMBOLA, waren bey den Griechen entweder die Wandtaue oder Stagen der Maſten.

AMMERAL.

Holl. Een groote Puts, Emmeral.
Dän. En ſtore Pöes.

Schw.

Schw. Ämbar eller ſtora Pytts af Trä eller Läder.
Engl. A great bucket.
Franz. Un grand ſeilleau.
Ital. Un gran bugliuolo.
Span. Balde grande.
Port. Balde grande.

Eine ſehr groſſe Schlagpütſe, welche entweder von Holz oder Segeltuch gemacht iſt.

AMPHERES. Das Wort kömmt her von *amphi* an beyden Seiten. Es waren dieſs bey den Alten kleine Fahrzeuge oder Böte, faſt wie unſere Jollen welche von einem Ruderer (vulgo Royer) mit zwey Riemen regiert wurden.

Bey etlichen Schriftſtellern findet man auch den Namen *Amphericum* gr. *Amphorikon*

AMPHIPRORÆ, waren bey den alten Schiffe, wovon das Hintertheil eben ſo geſtaltet war wie das Vordertheil, damit man nicht nöthig hatte das Schiff erſtlich herumzuwenden, ſondern ohne Zeitverluſt den einen Theil für den andern gebrauchen konnte. Dieſe Schiffe waren inſonderheit auf ſchnellen Strömen und in engen Kanälen von groſſem Nutzen. Wahrſcheinlich waren auch die *Amphiprumnai* deren Svidas und mehrere erwähnen, von der Art. Vielleicht konnte man bey dieſen Schiffen vorne ſowol als hinten ein Steuer gebrauchen, wodurch ſich denn der Name dieſer Schiffe ſehr gut erklären läſst.

AMPHORA, war bey den Römern ein gewiſſes Maaſs, nach welchem ſie den Inhalt oder die Laſtigkeit ihrer Schiffe beſtimmten und bedeutete eben das, was wir Laſten oder Tonnen nennen, wiewol nicht ſo ſchwer. Man ſieht dieſes aus Ciceros Brief an den Lentulus. Id circa etiam naves onerarias, quarum nulla minor erat duum millium amphorarum contractas, in Licia a claſſe ejus abſideri.

AMPHOTEROPLON, war bey den Alten eine Art Verſicherung zur See, wo der Verſicherer die Gefahr von der Hin- und Herreiſe eines Schiffs über ſich nahm. In dieſem Verſtande ſteht das Wort im Gegenſatz von heteroplon wo die Gefahr des Verſicherers aufhört, wenn das Schiff an ſeinem Beſtimmungsort angelangt iſt, ohne daſs er nämlich dabey die Gefahr der Zurückreiſe ſteht.

AMPLITUDO Ortiva, ſ. Morgenweite.

AMPLITUDO Occidua, ſ. Abendweite.

ANBINDEN, die Segel, ſ. das gebräuchlichere Wort Anſchlagen.

ANBOLZEN.

Holl. Aanbolten.
Dän. Anbolte.
Schw. Anbolta.
Engl. To bolt.
Franz. Cheviller.
Ital. Pernare.
Span. Empernar.
Port. Emcavilhar, dar cavilhas.

Hölzer oder Planken vermittelſt Bolzen an die Seite des Schiffs befeſtigen, indem man die Bolzen durch die Planken in die Inhölzer treibt.

AN BORD.

Holl. Aan Boord.
Dän. Om bord.
Schw. Om bord.
Engl. A board.
Franz. Abord.
Ital. Abordo.
Span. Abordo.
Port. Abordo.

Da man in der Seeſprache unter Bord das Schiff ſelbſt verſteht, ſo heiſst am Bord ſeyn, ſich im Schiff befinden. Eben ſo ſagt man auch an Bord fahren, das heiſst, ans Schiff fahren.

KOMMT AN BORD!

Holl. Komt aan Bord!
Dän. Kom Ombord!
Schw. Kom Ombord!
Engl. Come along ſide!
Franz. Acoſte!
Ital. Accoſto!
Span. Atraca el bote!
Port. Acoſta! Abordo!

Der Zuruf auf einem Schiffe an das Boot, oder die Schalupe um an Bord zu kommen.

ANBORDEN, dem Feinde an Bord legen, ſ. Entern.

ANBRASSEN, ſ. Braſſen.

ANCHIROMACHUS. So wird bey den Schriftſtellern des mittlern Alters, eine Art Schiff genannt, welches ſehr ſcharf gebauet war und ſchnell ſegelte. Man führte darinn die Anker und übrigen nothwendigen Schiffsgeräthſchaften. In dieſem Verſtande findet man auch das Wort auf folgende Weiſe geſchrieben: Ancygromagus, Anchiromachus, Anigromacus, Angromagus, Anquiromagus und Anguiromagus.

ANCHONIS, ſ. Ceruchus.

ANCHORALIA, ANCORALIA oder ANCORARII FUNES.

Hierun-

Hierunter verſtanden die Römer alles Ankertauwerk.

ANDIENEN LASSEN, die Haverie dem Verſicherer.

Ital. De Verzekeraar de Havery weeteny laaten, bekend maaken.
Dän. Kundgiöre Haveriet til Aſſuradören.
Schw. Kundgöra Haverei.
Engl. To annnounce the average to an inſurer.
Franz. Denoncer l'avarie aux Aſſureurs.
Ital. Annunziare l'avaria agli Aſſecuratori.
Span. Annunciar la Avaria a los Aſſeguradores.
Port. Dar a ſaber a Avaria aos Aſſeguradores.

Man ſehe was unter Abandonnement geſagt worden.

ANDREHEN, die Wand.

Holl. De Wand aandraayen.
Dän. At andreye Vantet.
Schw. Anſätta Vantet.
Engl. To set up the shrouds of the Topmaſts.
Franz. Rider les haubans avec le minhouet.
Ital. Teſare le ſarchie di gabbia.
Span. Atezar las jarcias de gabia con eſpeques.
Port. Atezar a emxarcia da gavia.

Die Stengewand vermittelſt eines Drehbaums und einer Spake anſetzen oder ſteifer machen. Zu dieſem Ende nähet man an das Wandtau, welches angedrehet werden ſoll und an die Stenge einen Strop und hängt in dieſe Stroppen eine Spake, woran man das Taljereep der Wand mit einem Stich feſt macht und alsdenn mit einem Drehbaum die Spake herumdrehet, ſo daſs ſich das Taljereep um dieſelbe, wie um eine Spill windet. Die Unterwand wird nicht angedrehet, ſondern mit einer Gien angeſetzt. Auf Kriegsſchiffen geſchieht letzteres ebenfalls mit der Stengenwand.

ANEMOMETER, ſ. Windmeſſer.

ANFURTH.

Holl. Aanvaart.
Dän. Landingsſted.
Schw. Landningsplats.
Engl. A Landing place.
Franz. Un Abord.
Ital. Una spiaggia o luogo dove si puó abordare.

Span. Un lugar onde los navios pueden abordar.
Port. Hum lugar onde chegaõ ou podem chegar navios.

Ein Ort wo man mit Schiffen anlegen kann.

ANGARIATIO heiſst, wenn durch Zufall, auf ſchon befrachtete Sehiffe, ehe ſie aus dem Hafen geſegelt ſind, ein Beſchlag gelegt wird, um ſolche zum Landesobrigkeits Dienſt zu gebrauchen. In dieſem Fall iſt die Befrachtung aufgehoben und keiner der Contrahenten kann desfalls an den andern einigen Anſpruch machen.

ANGELDREG, ſ. Dreghaken.

ANGESCHLAGEN Segel.

Holl. Een angeſlagen Zeil.
Dän. Et anſlagen Sejl.
Schw. Et anſlagen Segel.
Engl. A Sail bent to it's yard.
Franz. Une voile enverguée.
Ital. Una vela inferita. *Ven.* impennata *bey den lateiniſchen Segeln* inantennata.
Span. Una vela emvergada,
Port. Huma vela emvergada,

Ein Segel welches an die Raa vermittelſt der Raabanden befeſtiget oder angebunden worden iſt.

ANHAKEN den Anker, ſ. Anker.

ANHAKEN, mit dem Bootshaken.

Holl. Aanhaaken.
Dän. Hage eller holde faſt med en Baadshage.
Schw. Haka med Båtshakan.
Engl. To hook any thing with a boat hook.
Franz. Gaffer.
Ital. Aggrapare col gancio della lancia.
Span. Enganchar el bichero.
Port. Apanhar, pegar com o bicheiro.

Dies geſchiehet wenn man ſich in einem Boot oder Fahrzeuge befindet und mit dem Bootshaken in einen vor dem Fahrzeuge befindlichen Gegenſtand haket und daſſelbe auf ſolche Weiſe fortzieht.

ANHOLEN, die Bolinen.

Holl. De Boelyn aanhaalen of uithaalen.
Dän. Hale Bouglinerne ſtive.
Schw. Hala an Boglinerna, hala up Boglinan.
Engl. To haul tight the bowline.
Franz. Haler la boline.
Ital. Alar la bolina.

Span.

Span. Alar la bolina.
Port. Alar a bolina,

Die Bolinen mit aller Kraft anziehen, damit die Segel dadurch ausgeſpannt oder bey dem Winde gebracht werden. Man ſehe auch, was bey abholen geſagt worden.

Die Schoten ANHOLEN.

Holl. De Schoten aanhaalen.
Dän. Hale Skiöden til.
Schw. Hala an Sköten.
Engl. To tally the ſheets, to haul aft the ſheets.
Franz. Border les ecoutes.
Ital. Cazar le ſcotte.
Span. Cazar eſcotas.
Port. Cazar eſcotas.

Die Schoten mit aller Kraft anziehen, damit das Segel der Länge nach ausgeſpannt werde und dem Winde mehr Fläche entgegen ſtelle. Ueberhaupt heiſst anholen ſo viel, als anziehen, wie ich bey abholen geſagt habe.

ANKER.

Holl. Anker.
Dän. Anker.
Schw. Ankar, Ankare.
Engl. Anchor.
Franz. Ancre, Fer.
Ital. Ancora, (der Dreganker heiſst Ferro.)
Span. Ancora, (gebräuchlicher iſt Ancla.)
Port. Ancora, Ferro.
Lat. Ancora, Anchora.
Griech. Ankyra.
Angls. Oncr, Oncra, Ancre.
Allem. Anchor.
Ehſtn. Ankur.
Finl. Hahdenhammas, Anckuri, (erſteres iſt einheimiſch und lezteres aus fremden Sprachen entlehnt.)
Lett. Enkuris.
Nord. Ackeri (jetzt Akkiær.)
Isl. Atker, Akker, Akkiær, Anker.
Lappl. Ankar. (Jedoch werfen ſie, ſtatt des gewöhnlichen Ankers, einen Stein aus, welchen ſie Aija kedke nennen.)
Grön. Kiſak.
Ruſſ. Jakor, Kotwa
Poln. Kotwika, Kotwa, Kotfica.
Böhm. Kotwice, Kotwa, Kotew.
Dalm. Szidro.
Ungar. Vas-matska.
Wlach. Angire
Illyr. Jakor, Kotba.
Serbiſch. (*O. Lauſ.*) Kotwa.
(*N. Lauſ.*) Kokulà.

Armen. Chariſch.
Epirot. Angurre
Neu Griech. Karabboſidiron.
Altfriſ. Aunkre.
Gall. Accair.
Welsh. Angor.
Hebr. (oder vielmehr rabiniſch.) Agon.
Syr. Evkino.
Arab. Sukan, Merſat, Hudſchal.
Ethiop. Malhhk.
Kurd. Ehz.
Perſ. Anghur, Langhur.
Kopt. Audſchal.
Hindoſt. Nunghur.

Beſchreibung und Gebrauch des Ankers.

Der Anker iſt ein groſſes eiſernes Werkzeug, welches die Geſtalt eines doppelten Haken hat, deſſen Arme ſich in entgegengeſetzter Richtung befinden. Um den Anker zu gebrauchen, bindet man an den Ring deſſelben (a a Fig. 16) ein ſtarkes Tau, wovon das andere Ende an das Schiff befeſtiget wird, und wirft alsdann denſelben ins Meer, damit einer von den beyden Armen (Fig. 11. a) in den Grund faſst und das Schiff auf ſolche Weiſe feſthält. Die Beſchreibung aller Theile des Ankers findet man in den folgenden Erklärungen.

Geſchichte des Ankers.

Nach dem Bericht der älteſten Schriftſteller gebrauchten die erſten Völker anſtatt der Anker nur Körbe voller Steine und Säcke voller Sand, die ſie an Tauen gebunden in die See warfen. Auf ſolche Weiſe banden die Helden auf dem Argo ihr Schiff an Felſen, oder warfen an Stricke gebundene Steine ins Meer, um ſich damit feſtliegend zu machen, ſolcher ſimplen Anker bedienen ſich auch noch heut zu Tage manche Völker, bey denen die Schiffarth noch in ihrer Kindheit iſt, auch brauchten ſie dazu Stücke Holz und beſchwerten ſie mit Bley. Von dieſer Art waren die Anker der Phönizier, als ſie die ſpaniſchen Küſten beſuchten, und wie man ſagt, ſollen ſie ſogar Silber ſtatt Bley dazu genommen haben, weil erſteres ſo überflüſsig in Spanien gefunden worden.

Wie die Schiffarth aber zu mehrerer Vollkommenheit gebracht war, fing man an die Anker von Eiſen zu ſchmieden, und verſahe ſie mit Haken oder Zähnen, die in den Grund faſſen konnten, um dadurch zu verurſachen, daſs das Schiff unbeweglich ſtehen blieb. Daher verſtehen die griechiſchen und römiſchen Dichter oftmals unter Zähne (odontes, dentes) den Anker

ſelbſt. Die Erfindung des Ankers ſchreiben einige den Tyrrhenern (Plin. Hiſt. nat. lib. 8. c. ult,), andere dem Midas des Gordius Sohn zu, deſſen Anker, wie Pauſanias ſagt, noch zu ſeiner Zeit in einem Tempel des Jupiters aufbewahrt wurde.

Die erſten Anker hatten nur einen Haken oder Arm, und wurden daher Eteroſtomoi (Pollux onomaſt. l. 1. c. 9.) genannt. Der zweyte Arm wurde, wie Plinius ſagt (Plin. l. 7. c. ult.), vom Eupalamus oder nach dem Berichte Strabos (Strab. Geogr. l. 10.) vom Anarchaſis hinzugefügt, und dieſe zweyarmigten Anker wurden amphiboloi und amphiſtomoi genannt. Nach alten Denkmälern zu urtheilen, ſcheinen die Anker der Alten eben ſo geſtaltet geweſen zu ſeyn, wie die unſrigen, nur fehlt bey allen das an dem Schaft befindliche Querholz, welches wir den Stock nennen.

Theorie des Ankers.

Es iſt ohne Zweifel eine ſehr leichte Sache geweſen, einen ziemlich langen Schaft mit zwey ſtarken einander entgegenſtehenden und gebogenen Armen zu erfinden, die, wenn ſie in den Grund des Meers greifen, den Lauf des Schiffs hemmen und daſſelbe feſtliegend machen können: aber die Erfahrung wird bald gezeigt haben, daſs ein Anker ohne Stock nicht von groſsem Nutzen hat ſeyn können, weil ſich der Anker platt auf den Grund legen, und ſogar, wenn das Ankertau angezogen wird, mit in die Höhe gehen würde. Nicht eher konnte man erlangen, daſs ſich der Anker auf einem von ſeinen Armen in die Höhe richtete und damit in den Grund faſste, bis man den Stock A B. (Fig. 8.) hinzufügte. Dieſes gehörig zu beweiſen, wollen wir annehmen, daſs ein Anker A B C D (Fig. 10.) ohne Stock platt auf dem Grunde liege und das Ankertau lang gnug ſey, daſs deſſen Richtung in A, woſelbſt es befeſtigt iſt, als horizontal angeſehen werden könne. In dieſem Fall würde das Tau, ſo ſtark auch die Würkung deſſelben ſeyn mögte, die Wiederaufrichtung des Ankers auf einen von ſeinen Armen nie verurſachen können, weil die Kraft in der Fläche des Schafts und der Arme würkt, da doch um ſolches zu erhalten erfordert wird, daſs ſich die würkende Kraft des Ankertaues über dieſer Fläche befinde. Dieſer Nothwendigkeit wegen hat man in C einen Stock A B (Fig. 8.) befeſtigen müſſen, der quer durch die Fläche des Ankerkreuzes geht: wenn alsdenn der Anker platt auf dem Kreuze liegt, und von dem äuſſerſten Ende B des Stocks geſtützt iſt, ſo wird dadurch nach dem Verhältniſs der Länge C B der Punct C über G erhaben und die Kraft des Ankertaues, welche mehr oder weniger ſchief auf die verticale Fläche B C D des Schafts und des Stocks würkt, kann alsdann leicht die Umwälzung des Ankers zu Wege bringen. Zwar iſt es möglich, daſs in der angenommenen Lage des Ankers, die horizontale Richtung des Ankertaues ſich auch in der verticalen Fläche B C D befinde; aber dieſe Richtung iſt bey einer unendlichen Menge anderer Richtungen auch nur die einzige, und wird ſehr leicht durch eine kleine Bewegung des Schiffs und das Hinderniſs, welches der eine Flügel mehr als der andre im Grunde des Meers antrifft, verändert. Es ſey daher i der Winkel, den das Ankertau mit der verticalen Fläche B C D macht; s die Spannung deſſelben und t die Weite des Ringes von der Achſe, die durch B und F geht, ſo hat man s. t. sin. i für das Moment von der Kraft des Ankertaues, die den Anker um die Achſe B F zu wälzen ſucht. Dieſe Schwungbewegung muſs überdem um deſto ſchneller ſeyn, je unbeträchtlicher das Moment der Trägheit des Ankers in Anſehung von B F iſt. Wir wollen hiebey bemerken, daſs das Moment der Schwungbewegung die Summa von dem Moment des Ankers in Anſehung ſeines Schwerpuncts, und des Products der Maſſe dieſes Ankers durch das Quadrat der Weite von G bis B F iſt. Dieſe Weite muſs alſo ſo viel wie möglich verkleinert werden, um die Aufrichtung des Ankers zu befördern, welche überdem durch Hülfe der Gröſſe s. t. sin. i von zufälligen Umſtänden abhängt. Wenn man nun die Weite des Ringes und die Weite von G bis zur Achſe B F, in der Annahme, daſs die Fläche B C D vertical ſey, und das Kreuz des Ankers auf dem horizontalen Grunde liege, berechnet, ſo wird man finden, daſs die Kleinheit von dem zweyten Werth hauptſächlich von der Kleinheit von G D, wie auch von der Kürze des Arms D F, und von der Kleinheit des Winkels, den der Schaft mit dem Horizont macht, abhängt, Eben ſo wird man finden. daſs t in dem Verhältniſs der Länge des Stocks zu dem Schaft ſteht. Endlich kann die Spannung s ſehr vermehrt werden, wenn der Anker, welcher auf dem Grunde liegt, von dem Schiffe fortgeſchleppt wird, und vermittelſt ſeiner Flügel, die wegen ihrer Geſtalt, ſehr leicht in den Grund dringen, Widerſtand leiſtet; alsdann würkt die Kraft, welche das Schiff aufzuhalten ſucht, mit ihrer ganzen Stärke; der Widerſtand des Ankers vermehrt die Spannung des Taues, und ſeine Umwälzung wird deſto geſchwinder befördert. Hieraus erhellet, daſs man in der Praxis ganz recht verfährt, wenn man den Schaft lang macht, und die

die Arme kürzer als den Stock, der die Länge des Schafts hat. Der Stock iſt von Holz, damit G D weniger beträchtlich und das directe Moment in Anſehung von B F weniger groſs ſey.

Jetzt wollen wir nun annehmen, daſs der Anker auf einem von ſeinen Flügeln (Fig. 9.) liege, ſo daſs die Fläche CFH vertical ſey und der Stock platt auf dem Grunde. In dieſer Lage muſs der Flügel F ſolche Form haben, daſs er mit der gröſsten Leichtigkeit in den Grund dringen kann, und der Arm muſs ſtark gnug ſeyn um nicht zu brechen oder durch Biegung ſeine Form zu verliehren oder zu verändern. Das Ankertau nehme ich hiebey noch allezeit als lang gnug an, daſs deſſen Richtung bey dem Ankerringe als horizontal kann angeſehen werden. Wir wollen alſo voraus ſetzen, daſs es in der Fläche CFH liege, und deſſen Spannung oder Kraft CI wollen wir in zwey andere Kräfte zerlegen, wovon die eine IK perpendicular, und die andere IL parallel mit dem Schaft ſey. Es ſey ferner z der Winkel, den dieſer Schaft mit dem Horizont macht, ſo ſind die zwey Kräfte, woraus erſtere beſteht s. Cos. z. und s. Sin. z., letztere ſucht den Schaft in die Höhe zu ziehen und iſt alſo der Sicherheit beym Ankern ſchädlich, ſie muſs daher ſo viel wie möglich vermindert werden und ein kurzer Arm an einem langen Schaft leiſtet dieſer Bedingung ſchon Gnüge und vergröſſert zugleich die zweyte Kraft Cos z. Wird dieſe nun nochmals wieder in zwey andere zerlegt, wovon die eine IM parallel und die andre ML perpendicular mit dem äuſſerſten Element F von dem Umkreiſe des Arms iſt, ſo bleibt nur die erſte übrig, welche zugleich mit dem Gewicht des Ankers den Flügel in den Grund zu treiben ſucht. Wenn nun b der Winkel wäre, den dieſes verlängerte Element mit dem Schaft macht, ſo würde s. Cos z. Cos b der Ausdruck für dieſe Kraft ſeyn. Und endlich da dieſes Element mit dem horizontalen Grunde einen Winkel (b + z) macht, ſo wird die perpendiculare Reſultante MN, welche das äuſſerſte Ende des Arms in den Grund treibt, durch s. Cos b Cos z. Sin (b + z) ausgedrückt. Dieſe letzte Kraft muſs man alſo die möglich gröſste zu machen ſuchen, in ſo fern nämlich die Form des Ankers etwas dazu beytragen kann. Es muſs folglich der Werth differenziirt werden, indem man b allein ſich verändern läſst und die Gleichung für das Maximum wird Tang z = Cot 2 b, wie aus folgendem erhellet;

s. Cos z. Cos b Sin (b + z) =
s. Cos z Cos b (Sin b Cos z + Cos b Sin z) =
maximo

s. Cos z² (Sin b. Cos b + Cos b² Tang z)
Diff. da Sin b allein veränderlich
s. Cos z² (Cos b² d b — Sin b² d b — (2 Sin b Cos b d b) Tang. z = o

Cos b² = Sin b² + (2 Sin b Cos b Tang z

$$\text{Tang. } z = \frac{\text{Cos } b^2 - \text{Sin } b^2}{2 \text{ Sin } b \text{ Cos } b}$$

Das iſt

$$\text{Tang } z = \frac{\text{Cot } b - b \text{ Tang } b}{2} = \text{Cot } 2\, b.$$

Bey Verfertigung der Anker wird der Winkel z den der Schaft mit den Horizont macht, beynahe 30° groſs genommen. Daher iſt der vortheilhafteſte Winkel z + b, mit welchem das Element F den Grund berühren muſs, um am leichteſten hineindringen zu können = 60°. Dieſe Regel deren Richtigkeit aus obiger Theorie erhellet, kann bey Verfertigung der Anker ſehr genau befolgt werden, wenn man den innern Umkreis TDH unter der Geſtalt eines Bogens von 120° mit einem Radius beſchreibt, welcher der Sehne gleich iſt, die der Umkreis des Arms in ſich faſſt und deſſen Länge durch vorhergehende Betrachtung beſtimmt worden. Freylich iſt es wahr, daſs der Arm um die gröſste Stärke zu bekommen und den Kräften welche die Geſtalt deſſelben verändern könnten am beſten zu widerſtehen, eine etwas von dem Cirkel unterſchiedene Krümmung haben müſste; allein da dieſe ſo bequem zu beſchreiben, und überdem der Unterſchied auch nicht von gröſſer Erheblichkeit ſeyn würde, ſo kann man ſich füglich dabey bewenden laſſen und an der innern Seite dieſes Bogens die veränderliche Dicke eines jeden Arms auftragen. Man ſiehet in *Romme Art de la voilure* 1781 fol. und *Reaumuri de la Fabrique des Ancres* auf Erfahrung gebauete Tafeln, welche die verſchiedenen Dimenſionen der Anker und die veränderliche Dicke von den Armen deſſelben enthalten.

Verhältniſs des Gewichts der Anker zu dem Schiff.

Wir wollen noch bemerken, daſs das Gewicht der ſchweren Schiffsanker ſich verhält wie das Quadrat von der Breite des Schiffs ſelbſt, weil nämlich die Kräfte, welche ſie überwinden müſſen, von der Gröſſe der Fläche abhängen, worauf der Wind oder das Waſſer würkt und dieſe Flächen verhalten ſich ungefähr wie die homologen Linien der Schiffe. Es ſoll uns hier der Pflichtanker von einem Schiffe, welches 49

Fr. Fuſs Breite hat und wovon derſelbe 7653 Liv. wiegt, zur Vergleichung dienen, um das Gewicht von jedem andern Anker zu finden. Z. E. von einem Schiffe, welches 20 Fuſs Breite hat.

$49^2 : 20^2 = 7653$ Liv.: x Liv. = 1331 Liv.

Dieſes Verhältniſs, welches auf vernünftigen Gründen beruhet, wird nicht allein von den Franzoſen, ſondern auch von den Engländern und andern Nationen befolgt. In dem *general view of the dimenſions of the moſt approved Ship of each Claſs in the British navy with the exact dimenſions of her maſts &c. Anchors and Cables according to the Laſt Eſtabliſſement. London* 1790, wird der Pflichtanker von einem 49 Fuſs engl. breiten Schiffe auf 73 Cwt angegeben, welches freylich nach obiger Annahme von 7653 L. für 49 Fuſs Pariſer Breite ungefähr $\frac{1}{10}$ ſchwerer iſt; allein das Verhältniſs zwiſchen dem Gewicht der Anker und dem Quadrat der Breite des Schiffs, findet ebenfalls Statt. So wiegt zum Beyſpiel der Pflichtanker eines engliſchen Schiffs, welches 51 Fuſs 10 Zoll engl. Breite hat, 81 Cwt und von einem 49 Fuſs breiten, 73 Cwt.

Unterſchied von dem Gewicht der Anker.

Die auf den Pflichtanker folgenden ſchweren Anker wägen etwas weniger, als der Pflichtanker ſelbſt, aber in keiner groſsen Proportion, denn der Unterſchied zwiſchen dem erſten und letzten beträgt nur etliche 100 ℔.

Anzahl der Anker eines Schiffs.

Jedes Kriegsſchiff führt vier bis fünf ſchwere Anker. Was die Zahl der kleinen Anker anbetrift, ſo hängt ſolche mehrentheils von Zeit und Umſtänden ab; gemeiniglich iſt aber jedes Kriegsſchiff mit 2 bis 3 Wurfankern verſehen, doch führen die Spanier auf Schiffen von mehr als 50 Kanonen gröſstentheils 6.

1. Der Pflichtanker, Hauptanker.

Holl. Plegtanker, Stopanker.
Dän. Pligtankeret.
Schw. Pligtankaret.
Engl. The Sheet anchor.
Franz. La grande ancre, la maitreſſe ancre, ancre de miſericorde, d'eſperance.
Ital. L'ancora d'eſperanza, l'ancora padrona.
Span. El ancla de forma, de eſperanza.
Port. Ancora de forma ou de eſperanza.

Der Hauptanker oder der gröſste und ſchwerſte von allen, der aber nur bey einem Sturm oder in der äuſſerſten Noth gebraucht wird. Die Griechen nannten ihn *hiera* und die Lateiner *anchora ſacra*. Er liegt gewöhnlich auf dem Bug des Schiffs an der Steurbord Seite und ſein Ankertau an der Bakbord Seite, damit ſie einander im Gleichgewicht halten.

2. Der Raumanker.

Holl. Ruimanker.
Dän. Reſerve Anker.
Schw. Reſerve Ankar.
Engl. Spare Anchor.
Franz. Ancre de la cale.
Ital. Ancora di riſerva.
Span. Ancla de reſpeto.
Port. Ancora de reſpeito.

Iſt der Anker, welcher auf Kriegsſchiffen in Anſehung der Schwere auf den Pflichtanker folgt und auf das unterſte Deck geſtauet wird, um ihn im Fall der Noth gebrauchen zu können.

3. Buganker.

Holl. Boeganker.

Dieſer folgt in Anſehung der Schwere auf den Raumanker. Er liegt vorne auf dem Bug und wird nur in groſsen Stürmen gebraucht. Bey Kauffahrern findet man ihn ſelten.

4. Der tägliche Anker.

Holl. Het dagelyks Anker.
Dän. Daglig Ankeret.
Schw. Dageliga Ankaret.
Engl. The beſt bower.
Franz. La ſeconde ancre ou ancre de veille.
Ital. La ſeconda ancora.
Span. El ancla de uſo.
Port. Segunda ancora.

Der Anker, den man gewöhnlich gebraucht. Er hat ſeinen Platz an der Backbord Seite und ſein Ankertau liegt an der Steurbord Seite.

5. Der Tey- oder Tauanker.

Holl. Tuyanker, Vertuyanker.
Dän. Töy-Ankeret eller Fortöynings-Anker. (Nach dieſem folgt bey den Dänen noch ein anderer, welcher *Lägger* genannt wird.
Span. Tög Ankaret.
Engl. The ſmall bower.
Franz. L'ancre d'affourche.
Ital. La terza ancora.
Span. El ancla de leva.
Port. Terceira ancora.

Das Wort Teuanker oder Teyanker kömmt von dem holländiſchen Ty (die Zeit, oder Ebbe und Fluth) her, und wird gebraucht, wenn ein zweyter Anker ausgeworfen werden ſoll, um den

den eſtern dadurch Erleichterung zu verſchaffen. Die Franzoſen nennen ihn ancre d'affourche, weil er gewöhnlich ſolche Lage bekömmt, daſs die beyden Ankertaue die Geſtalt einer Forke oder Gabel formiren (ſ. Fig. 5.) daher findet man bey etlichen in der Seeſprache unbewanderten Ueberſetzern das Wort Gabelanker, Ebenfalls gebraucht man dieſen Anker auf Flüſſen um zu verhindern, daſs das Schiff bey der Ebbe und Fluth nicht herumſchwingt, welches beſtändig der Fall iſt, wenn man nur vor einem Anker liegt, und eben dieſer Gebrauch hat ihm ſeinen Namen gegeben.

6. Der Wurfanker.

Holl. Werpanker.
Dän. Varp Ankeret.
Schw. Varp Ankaret.
Engl. The ſtream anchor. (Hierauf folgt the kedge anchor, welcher der kleinſte von allen iſt.
Franz. L'ancre á jet ou de touée.
Ital. L'ancoretta, l'ancorotto.
Span. El anclote.
Port. Ancorote ou ancora de reboque, ancoreta

Der Wurfanker dient dazu, das Schiff auf einem Fluſs oder in einem Hafen fortzubringen. In dieſer Abſicht wird derſelbe mit dem Boot in einer hinlänglichen Weite vom Schiff gebracht und ausgeworfen; hierauf im Schiffe das Kabeltau, woran derſelbe befeſtigt iſt, wieder eingewunden, ſo daſs der Anker dem Schiffe zu einem feſten Punct dient, um daſſelbe fortzuziehen. Dieſe Handlung wird von den Seeleuten werpen (von dem Holländiſchen *werpen* werfen) genannt.

7. Der Dreganker oder Bootsanker, Fig. 4.

Holl. Dreg, Dregge.
Dän. En Dræg eller Drægg.
Schw. Et Båts Ankare, Drag.
Engl. A grapling or grapnel.
Franz. Un grapin.
Ital. Il ferro.
Span. El rezon.
Port. Huma fatexa ou fateixa.

Der Dreganker, Draggen oder Drache iſt der kleinſte Anker von allen, welcher gemeiniglich 4 Arme oder ſogenannte Klauen hat, und kleinen Fahrzeugen oder dem Schiffsboot zum Anker dient.

8. Ein kleiner Anker zum Entern oder Enterdreg, Fig. 27. 28.

Holl. Enterdreg.
Dän. En Enter Dræg.

Schw. Enterdrag.
Engl. A hand grapnel.
Franz. Un grapin à main pour l'abordage.
Ital. Un árpone *Venez.* Rampegon.
Span. Un árpeo.
Port. Hum arpeo para abordar as náos.

Sind kleine Anker, deren Klauen die Geſtalt eines Haken haben: Einige davon (Fig. 28.) werden mit der Hand in das ſtehende Tauwerk der feindlichen Schiffe geworfen, um ſie heranzuziehen und zu entern: Andere (Fig. 27.) werden an das Bugſpriet und an die Nocken der Raaen eines Branders gehängt, damit ſie ebenfals in das feindliche Tauwerk faſſen, und der Feind den Brander nicht wieder von ſich ſtoſſen könne. ſ. Entern, Enterhaken und Brander.

9. Ein Treibanker, Fig. 46-53.

Holl. Dryfanker.
Dän. Drivankeret, Vandſejl.
Schw. Drifankaret, Vatnſegel.
Engl. A dragſail or driving anchor.
Franz. Une ancre flottante.
Ital. Una ancora flottante.
Span. Un ancla fluctuante para non derivar.
Port. Huma ancora fluctuante para nam derivar.

Ein nicht algemein bekanntes Nothmittel, deſſen man ſich in offener See bey einem ſchweren anhaltenden Sturme bedient, um während des Beyliegens nicht alzuviel abzutreiben, und auch das Schiff in gerader Richtung bey dem Winde zu halten; denn entweder durch die Heftigkeit des Windes, oder auch weil derſelbe nicht allezeit einerley Richtung behält, kann das Schiff leicht etwas abfallen, beſonders wenn es ſteuerlaſtig iſt, wodurch dann die Seeſtürzungen gegen die Seite des Schiffs anlaufen, das Schiff ſelbſt anfängt ſchrecklich zu ſchlingern, die Nathen aus einander weichen, die Maſten über Bord geſchleudert werden, und zuweilen der gänzliche Untergang des Schiffs verurſacht wird. Um nun während des Beyliegen in einem Sturm das Abtreiben und Abfallen zu vermeiden, kann man ſich mit gutem Nutzen des Treibankers bedienen. Ein ſolcher Treibanker kann auf verſchiedene Weiſe gemacht werden. Derjenige, welchen man Fig. 51. ſieht, beſteht aus 3 Raaen AAA, welche dergeſtalt mit einander verbunden ſind, daſs ſie ein Dreyeck formiren, worin man ein neues dreydoppeltes Segel ſpannt, welches allenthalben gut durchgenäht und feſt an die Raaen geſchlagen werden muſs. In der Mitte dieſes Segels befindet ſich ein rundes Loch, deſſen Saum geleickt oder um ein Tau genäht

iſt. Um die Nocken der Raaen legt man 3 Stroppen C C C, woran ſich 3 Hahnpoten B B B befinden, die von Taljereeps-Troſſen gemacht werden können, und ſticht das Ende der Hahnpoten an ein Kabeltau D. Alsdann hängt man an das eine Ende dieſes Dreyecks einen kleinen Anker oder anderes Gewicht, und ſticht an eben dieſem Ende eine Pferdelinie E E. Soll nun dieſer ſo eingerichtete Treibanker gebraucht werden, ſo wird derſelbe auf der Back luvwärts in See geworfen, und das Kabeltau mit der Pferdelinie nachgeführt, und durch Anziehung des letztern wird der Treibanker oder das Segel wieder aus der vertikalen Lage gebracht und eingeholet, wie man deutlicher aus der Figur ſiehet.

Einen ähnlichen Treibanker (Fig. 46.) kann man im Fall der Noth von einer Luke machen, welche durch kreuzweiſe über einander gehende Wuhlingen verſtärkt worden, an die 4 Ecken dieſer Luke befeſtige man die Enden eines Hahnpots, der ebenſals an ein Kabeltau geſtochen wird, und binde an die eine Kante der Luke einen Boots-Anker, oder beſchwere dieſelbe mit hinlänglichem Gewicht, daſs ſie vertikal im Waſſer ſtehe. Dieſes Mittel kann aber wegen der kleinen Fläche, welche die Luke hat, von nicht gar groſſer Wirkung ſeyn.

Auch bedienen ſich andere, inſonderheit einige holländiſche Fiſcherfahrzeuge, eines aus zweyen Raaen und einem kleinen Segel gemachten Treibankers, ſo wie man Fig. 48. ſieht. In Franklins *Philoſoph, and miſcellaneous papers London* 1787 wird ein Treibanker vorgeſchlagen. welcher aus zweyen Spieren beſteht, (Fig. 52.) die in der Mitte mit einem Bolzen vereinigt ſind, doch ſo, daſs ſich die kleinſte Spier um den Bolzen bewegen könne. Ueber dieſes rautenförmige Geſtell wird ein Segel geſpannt, und an das eine Ende derſelben Gewicht gebunden und an das andere eine Boye befeſtigt, ſo daſs dieſer Treibanker, auf die Weiſe, wie man (Fig. 49) ſieht, im Waſſer ſtehet.

Noch ein anderer von Franklin erfundener Treibanker beſteht aus einer Sparre a a a (Fig. 47), an deſſen einem Ende 4 Klampen (Fig. 53. a) genagelt werden, in deren jede ein Arm b befeſtigt wird, ſo daſs er ſich an der Sparre auf und nieder bewege, und das Ganze dem Geſtell eines Regenſchirms gleiche: man überzieht ſolches alsdann mit ſtarkem Segeltuch, und gebraucht es auf die Weiſe, wie man (Fig. 47) deutlich ſieht.

10. Der Katanker.

Holl. Katanker.
Dän. Katanker.
Schw. Katankar.
Engl. A ſmall anchor; or kedge-anchor uſed to back another larger one.
Franz. Ancre à empenneller.
Ital. Pennello.
Span. Galga.
Port. Ancora ou ferro a emrabachar.

So heiſst jeder Anker, der zum verkatten eines andern Ankers gebraucht wird. (ſ. Erkl. 67.)

11. Ein Springanker.

Holl. Springanker.
Dän. Springankeret.
Schw. Springankaret.
Engl. A. Kedger or ſmall anchor uſed when a ſhip is obliged to get under ſail in a great ſtorm.
Franz. Une ancre à jet dont on ſe ſert pour mettre à la voile pendant une tempête ou ouragan.
Ital. Una ancoretta della quale ſi ſervono per far vela in tempo di buraſca.
Span. Un anclote de que uſan en tiempo borraſcoſo para hacerſe a la vela.
Port. Hum ancorote de que uſam em tempo borraſcoſo para dar á vela.

Dieſen Namen giebt man auch dem Wurfanker, wenn man nâmlich bey einem ſchweren Sturm unter Segel gehen muſs, und ſolchen ausjagt, um nicht ſogleich das gröſſere Ankertau zu kappen, ſondern es ſo weit, wie möglich, einzuholen, auch damit das Schiff nach der Seite zu lenken, wohin man Abſicht hat. Der Springanker wird, wenn man das ſchwere Tau gekappt und unter Segel iſt, gemeiniglich aus den Klüſen geſchlippt. Auf ſolche Weiſe liegen die Schiffe in Weſtindien, welche oftmals von einem plötzlichen Ouragan überfallen werden, faſt beſtändig vor einem Springanker.

12. Der Wallanker.

Holl. Anker aan Land.
Dän. Ankeret hvormed Skibet er fortöyet ad Vallen (Landet.) til.
Schw. Landankaret.
Engl, The ſhore anchor.
Franz. L'ancre de terre.
Ital. L'ancora di terra.
Span. El ancla de tierra.
Port. Ancora de terra que eſtá ferrada da parte de terra.

So nennt man bey einem Schiffe, welches nahe beym Lande vor zwey Ankern liegt, denjenigen Anker, welcher an der Wall oder Landſeite ausgeworfen worden, zum Unterſchied von dem an-

andern, welcher an der Seeſeite liegt und der daher der Seeanker genannt wird: Der letztere muſs allezeit der ſchwerſte ſeyn.

13. Der Seeanker.

Holl. Anker uitter Zee.
Dän. Ankeret hvormet Skibet er fortöyet ad Söen til.
Schw. Sjöankaret,
Engl. The ſea anchor or that which lies towards the offing.
Franz. L'ancre du large.
Ital. L'ancora del largo.
Span. El ancla de fuera.
Port. Ancora de fora, que eſtá lançada para a parte do mar.

ſ. Erklärung 12.

14. Der Fluthanker.

Holl. Vloedanker.
Dän. Flodankeret.
Schw. Flodankaret eller Ankaret emot Floden.
Engl. The Flood anchor.
Franz. L'ancre de flot.
Ital. L'ancora di fluſſo.
Span. Un ancla para el flujo.
Port. Ancora para enchente.

S. Erklärung 15.

15. Der Ebbanker.

Holl. Ebanker.
Dän. Ebbeankeret.
Schw. Ebbankeret eller Ankaret emot Ebben.
Engl. The ebbanchor.
Franz. L'ancre de juſant.
Ital. L'ancora di rifluſſo.
Span. Un ancla para reflujo.
Port. Ancora pare vaſante.

In eben dem Verſtande wie wir 12 und 13 geſagt haben, nennt man Fluth und Ebbanker diejenigen, welche das Schiff bey dem ſteigenden und fallenden Waſſer halten.

16. Ein Hafen- oder Kettenanker. Fig. 41.

Holl. Een Hofſtee.
Dän. Et Anker ſom er befæſtet i Havnene til at binde Skibene faſt.
Schw. Et Hamn Ankare.
Engl. The moorings, alſo a large anchor ſunk in a harbour whereby to warp ſhips in and out.
Franz. Une ancre à demeure, corps mort.
Ital. Ancora di dimora, di catene.

Span. Anclas de cadena en un puerto, un muerto.
Port. Anclas de corrente, amaração do Rey.

Ein beſtändig in dem Hafen liegender Anker, zuweilen aber auch mehrere, die mit Ketten zuſammen verbunden ſind und woran die Schiffe nach geſchehener Abtakelung befeſtigt werden. In England und beſonders zu Deptfort, Chatam, Portsmouth, Plymouth &c., findet man ſolche ſehr häufig. Sie werden daſelbſt Moorings genannnt, und man ſiehet eine Abbildung davon (Fig. 41,) wo aa die Befeſtigung der Kette am Lande oder am Ufer bedeutet.

17. Der Ankerarm.

Holl. Ankerarm.
Dän. Ankerarmen.
Schw. Ankararmen.
Engl. The arms.
Franz. Les bras.
Ital. Le braccia.
Span. Los brazos.
Port. Os braços

So heiſſen die krummen Eiſen oder Arme CA, CB (Fig. 1.) welche an den Ankerſchaft CE geſchmiedet ſind und in den Grund faſſen, wie man (Fig. 11. a) ſieht.

18. Das Ankerauge.

Holl. Het Oog in't Anker Schagt.
Dän. Ankeröyet.
Schw. öglan hvaruti Ringen sättes.
Engl. The eye.
Franz. L'oeillet, ou le trou.
Ital. L'occhio.
Span. El ojo.
Port. O olho.

Das Loch (Fig. 1. E.) in dem Ankerſchaft wodurch der Ring r. geht.

19. Die Ankerboye.

Holl. Ankerboei.
Dän. Ankerboye.
Schw. Ankarboja.
Engl. The buoy.
Franz. La bouée.
Ital. Un gavitello, una boa.
Span. La boya.
Port. A boia.

Die Ankerboye, (Fig. 30. b.) iſt ein Zeichen, welches die Stelle anzeigt, wo der Anker liegt und daher auf dem Waſſer ſchwimmen muſs, Sie iſt entweder von Holz (welches eine Blockboye genannt wird) oder Kork, zuweilen auch von einer Tonne gemacht und zu mehrerer Feſtigkeit mit Tauen (Fig. 33, 34, 35, aa) umſchlungen,

gen, welche man die Stroppen der Boye nennt. Die Fig. 33 ſtellt eine Tonnenboye vor, die Fig. 34 und 35 aber eine Korkboye, wovon erſtere nach franzöſiſcher, letztere aber nach ſpaniſcher Art eingeſtropt iſt. Das Tau (dd Fig. 30,) womit die Boye an den Anker befeſtigt wird, heiſst das Boyereep und es iſt daſſelbe mit einem Schotenſtich x um die Boye und mit zweyen Halbſtichen (cc) um das Ankerkreuz geſchlagen, und das Ende mit Bindſeln f f an dem Schaft belegt. Das Boyereep wird auch zuweilen auf die Weiſe, wie man (Fig. 31. aa) ſieht, um kleine Anker geſtochen. Das Ende Tau (Fig. 30. h,) womit man die Boye ergreift und ins Boot nimmt, wenn der Anker gelichtet werden ſoll, heiſst der Kattenſtehrt (das iſt Katzenſchwanz). Alle Schiffe, welche in Häfen oder auf Rheden ankern, müſſen mit einer Boye verſehn ſeyn, weil es höchſt gefährlich iſt ſolches zu unterlaſſen; auch iſt es wegen des Schadens welchen andere Schiffe darüber leiden können bey Strafe verboten.

20. Eine Korkboye. Fig. 34, 35.

Holl. Korkboei.
Dän. En Korkboye.
Schw. En Korkboja.
Engl. A cork-buoy.
Franz. Une bouée de liege.
Ital. Una boa di nata.
Span. Una boya de corcho.
Port. Huma boia de cortiça.

ſ. Erklärung 19.

21. Eine Tonnenboye. Fig. 33.

Holl. Tonneboei.
Dän. En Töndeboye.
Schw. En Tunnboja.
Engl. A nun buoy.
Franz. Une bouée en baril.
Ital. Una boa di barile.
Span. Una boya de baril.
Fort. Huma boia de pipa.

ſ. Erklärung 19.

22. Eine Blockboye.

Holl. Blockboei.
Dän. En Træboye.
Schw. En Träboja
Engl. A wooden buoy,
Franz. Une bouée de bois.
Ital. Una boa di legno, un gavitello.
Span. Una boya de palo.
Port. Huma boia de pao.

ſ. Erklärung 19.

23. Das Ankerboyereep. Fig. 30, dd.

Holl. Boeireep.
Dän. Et Boyereb.
Schw. Bojrepet.
Engl. The buoy-rope.
Franz. L'orin. *In der mittel. See* gaviteau.
Ital. La gruppia.
Span. El orinque.
Port. Hum orinque.

ſ. Erklärung 19.

24. Das Ankerflott ein wenig gebräuchliches Wort für Ankerboye.

25. Die Ankerflügel oder Flünke. Fig. 1. G. B. Fig. 3, AAB.

Holl. Ankertanden of Handen, Klouwen.
Dän. Sandborerne, Sandſpaane, Floyene,
Schw. Flyna, Flyet.
Engl. The palms, the flukes.
Franz. Les pattes, les aîles.
Ital. Le patte, le marre, le zampe.
Span. Las uñas.
Port. As unhas, as patas.

Die platten beynahe dreyeckigten Stücke Eiſen, welche an das äuſserſte Ende der Arme geſchmiedet ſind (Fig. 2 und 3 AAB) damit dieſelben mehr Grund faſſen und nicht ſo leicht ausreiſſen können.

26. Die Ankerfütterung.

Holl. Ankervoedering.
Dän. Ankerfoeringen.
Schw. Ankar Fodringen.
Engl. The lining of the bow.
Franz. Un couſſin d'ancre, un renfort.
Ital. Un parabordo per l'ancora.
Span. Una concha.
Port. Huma rapoza.

Die Schutzbretter; welche vorne an jeder Seite des Schiffs über die Planken genagelt ſind, damit dieſe von den Flügeln des Ankers bey dem Auffetzen und Niederlaſſen deſſelben nicht verletzt werden. 30.

27. Das Ankergeld oder Hafengeld.

Holl. Havengeldt, Ankerafie Regt en Geldt.
Dän. Havnepenge.
Schw. Ankarpennningar, ſom betalas för Ankrande. 31.
Engl. The duty of anchorage.
Franz. Le droit d'ancrage.
Ital. Il dritto d'ancoramento.
Span. El derecho de puerto.
Port. Deſpacho do porto.

Das Geld, welches man für die Freyheit in einem Hafen zu ankern an die Regierung des Landes bezahlt.

28. Der

28. Der Ankergrund.

Holl. Ankergrond.
Dän. Ankergrund.
Schw. Ankargrund, Ankarbotten.
Engl. Anchoring ground (a Birth.)
Franz. Le mouillage.
Ital. Ancoramento.
Span. El ancoraje o anclaje.
Port. Ancoradouro.

So wird die Stelle des Meers, wo man ankern kann genannt. Der Grund muſs nicht zu tief ſeyn, damit man ihn mit dem Ankertau erreichen könne. Er muſs auch feſt genug ſeyn, um die Anker zu halten und dabey rein, das heiſst, ohne Klippen, woran ſich die Ankertaue ſonſt zerreiben können (NB. das engliſche Wort *Birth* und das franzöſiſche *Evitée* und *Evitage* bedeuten den ganzen Raum den das Schiff nöthig hat, um alle Bewegungen um ſeinen Anker zu machen). Wenn der Grund nun alle dieſe guten Eigenſchaften hat ſo wird derſelbe guter Ankergrund genannt und ſo heiſst im Gegentheil ſchlechter Ankergrund ſolcher, der entweder gar zu los oder auch voller Klippen iſt ſ. Schlickgrund, Steckgrund und ſcharfer Grund.

29. Guter Anckergrund.

Holl. Goedt Ankergrond.
Dän. God Anker Bund.
Schw. God Ankargrund.
Engl. Good anchoring ground.
Franz. Bon mouillage.
Ital. Buon fondo.
Span. Buen fondo.
Port. Bom fundo.

ſ. Erklärung 28.

30. Schlechter Anckergrund.

Holl. Quaade Grond.
Dän. Slet Anker Bund.
Schw. Slem Ankargrund.
Engl. Bad anchoring ground, foul bottom.
Franz. Mauvais fond.
Ital. Cattivo fondo.
Span. Mal fondo.
Port. Máo fundo.

ſ. Erklärung 28.

31. Der Ankerhaken oder Katblockhaken.

Holl. Ankerhaak, Kathaak.
Dän. Kathage.
Schw. Kathake.
Engl. The cat-hook.
Franz. Le croc de capon.

Ital. Il gancio del capone. *Ven.* ganzo.
Span. El gancho de la gatta.
Port. O gancho do cadernal do Turco.

Der Haken des Katzblocks, (vulgo Katblocks) womit man den Ring des Ankers, wenn er aus dem Waſſer kömmt ergreift oder fängt, um den Anker, vermittelſt des Katzläuffers b b b, Fig. 19. unter den Krahnbalken d d zu winden, welche Handlung in der Seeſprache, den Anker aufkatzen (vulgo aufkatten) genannt wird.

32. Der Ankerhals, Fig. 1. C. C.

Holl. Ankerhals.
Dän. Det ſtærkeſte af Læggen hvortil Armene ere smedede.
Schw. Ankarhalſen.
Engl. The clutching of the arms, the trent of an anchor.
Franz. Le collet, le fort de l'ancre.
Ital. Il collare, la parte la piń forte del uſto.
Span. El cuello.
Port. O collo.

Der ſtärkſte Theil des Ankerſchafts oder die Stelle, wo er an die Arme geſchweiſt worden.

33. Die Ankerhände, ſ. 25.

34. Das Ankerkreutz,

Holl. Ankerkruis.
Dän. Ankerkrydſet.
Schw. Ankarkors.
Engl. The crown.
Franz. La croiſée, la croſſe, le diamant.
Ital. La croce, il diamante.
Span. La cruz.
Port. A cruz.

Daſſelbe wird von den beyden Armen, die an den Schaft geſchweiſt ſind, formirt. Das franzöſiſche Diamant und italieniſche Diamante heiſst eigentlich die Spitze D. Fig. 1.

35. Die Ankerkrücke, ſ. 50.

36. Das Ankerrecht, ſ. 27.

37. Der Ankerring.

Holl. Ankerring.
Dän. Ankerringen.
Schw. Ankarringen.
Engl. The ring.
Franz. L'arganeau.
Ital. La cigalla, l'anello.
Span. El arganeo.
Port. O anete.

Der eiſerne Ring (Fig. 1. r.) an dem Ankerſchaft, woran das Ankertau befeſtigt wird.

38. Die Ankerrührung, (vulgo der Röring) Fig. 1. ppp.

Holl. Ankerroering.
Dän. Ankerröringen.
Schw. Ankarröring.
Engl. The puddning.
Franz. La boudinure, emboudinure.
Ital. La ghirlanda.
Span. La anetadura.
Port. O forro do anete.

Eine Art Bekleidung des Ankerringes, welche von alten Tauen gemacht wird, um das Ankertau für den Roſt des Eiſens zu bewahren, und auch den Ring dicker zu machen, damit das Ankertau, welches ſich ſeiner Dicke wegen nicht gut biegen läſst, deſto beſſer um denſelben ſchlieſſen könne. Der Name Rührung (vulgo Röring) kömmt vielleicht daher, weil die Tauen, womit dieſelbe gemacht wird, gleichſam um den Ring gerührt oder gewunden werden.

39. Die Ankerruthe.

Holl. Ankerroede.
Dän. Læggen.
Schw. Läggen.
Engl. The ſhank or beam.
Franz. La verge (vulgo vergue.)
Ital. La verga.
Span. La caña.
Port. A aſtea.
ſ. Erklärung 40.

40. Der Ankerſchaft, Fig. 1. Ch.E.

Holl. Ankerſchagt, Ankerſteel.
Dän. Læggen.
Schw. Läggen.
Engl. The ſhank or beam.
Franz. La verge (vulgo vergue.)
Ital. L'uſto o fuſto.
Span. La caña.
Port. A aſtea.

Die eiſerne Stange, welche die Länge des Ankers ausmacht, und woran unten die Arme geſchweifst ſind. Man unterſcheidet daran das Viereck (Fig. I. eEm), wo an beyden Seiten die Nüſſe (Fig. 1. t, t) angeſchweifst ſind. Dieſes ſind nämlich die beyden Zapfen, welche an jeder Seite in die Seitenhölzer, woraus der Ankerſtock beſtehet, hinein gehen, um zu mehrerer Befeſtigung deſſelben zu dienen.

41. Das Viereck des Anker-Schafts, Fig. 1. eEm.

Holl. Her Vierkant van het Ankerſchagt.

Dän. Det Firkantede paa Læggen.
Schw. Fyrkantet på Læggen.
Engl. The ſquare end of the ſhank.
Franz. L'encolure ou le quarré au bout de la verge.
Ital. La parte ſuperiore dell'ſtuo, il quadrato.
Span. La cabeza cuadrada de la caña donde paſſa el arganeo.
Port. A parte quadrada da aſtea.
ſ. die Erklärung 40.

42. Die Nüſſe des Ankerſchafts, Fig. 1. tt.

Holl. De Neuten van het Vierkant.
Dän. Nödderne.
Schw. Nötter.
Engl. The nuts.
Franz. Les tenons, les tourillons.
Ital. Le preſe, le orecchia.
Span. Las orejas.
Port. As orelhas.
ſ. die Erklärung 40.

43. Die Ankerſcheuer, ſ. 26.

44. Das Ankerſeil, ſ. 53.

45. Die Ankerſpitzen (vulgo Pünten), Fig. 1. B und A.

Holl. De Punt.
Dän. Næbbet.
Schw. Ankarnäbben.
Engl. The bill.
Franz. Le bec.
Ital. La punta, il becco.
Span. El pico.
Port. O bico de papagayo.

Die äuſſerſten Spitzen der Arme des Ankers.

46. Der Ankerſchuh.

Holl. Ankerſchœnen.
Dän. Ankerſkoe.
Schw. Skon på Ankaret.
Engl. The ſhoe.
Franz. Les ſouliers.
Ital. Le ſcarpe.
Span. La zapata.
Port. O çapato, a rapoza da unha.

Eine Art hölzerner Schuh für den Ankerflügel, damit bey dem Auffetzen oder Niederlaſſen des Ankers, oder wenn er an der Seite des Schiffs in der Ruſtlinie hängt, die Spitzen deſſelben, die Seitenplanken nicht verletzen. Vormals nannte man auch Ankerſchuhe zwey Bretter, die mit Tauen um die Ankerarme gebunden wur-

den, damit ſie mehr Fläche bekamen und beſſer Grund faſſen konnten. jezt werden ſolche aber gar nicht mehr gebraucht.

47. Der Ankerſchmid.

Holl. Ankerſchmid.
Dän. En Ankerſmed.
Schw. En Ankarſmed.
Engl. An anchorſmith.
Franz. Un forgeron d'ancre.
Ital. Fabbro d'ancore.
Span. Un forjador de ancoras.
Port. Hum forjador de ancoras.

48. Die Ankerſtange, ſ. 40.

49. Der Ankerſtich.

Holl. Ankerſteek.
Dän. Ankerſtik.
Schw. Ankarſtek eller Kabelſtek.
Engl. The clinch of a cable.
Franz. Une etalingure du cable.
Ital. Una maglia, un magliettone, un mezzo collo, una ormeggiatura. (Der Ankerſtich eines Kabeltaues oder einer Pferdelinie heiſst auch remolco Fig. 26.)
Span. Una malla.
Port. Huma malha, huma talingadura.

Der Theil des Ankertaues, welcher auf die Art, als man (Fig. 25. a a a) ſieht, um den Ring geſtochen worden.

50. Der Ankerſtock.

Holl. Ankerſtok.
Dän. Ankerſtok.
Schw. Ankarſtocken.
Engl. The ſtock.
Franz. Le jás.
Ital. Il cepo.
Span. El cepo.
Port. O cepo.

Das Holz (Fig. 2. A. B) welches um das Viereck des Schafts ſitzt, es beſteht aus zweyen ähnlichen Stücken, welchen die Franzoſen den beſondern Namen Jumelles geben, und die mit eiſernen Banden, welche die Ankerſtocks-Banden genennt werden, zuſammen verbunden ſind. Zuweilen werden ſtatt dieſer Bande auch wohl Taue genommen, und alsdann nennt man ſolche Wuhlingen des Ankerſtocks.

51. Die Ankerſtocksbanden, Fig. 2. c c.

Holl. Banden tot de Ankerſtok.
Dän. Jern Baand paa Ankerſtoken.

Schw. Järn Band på Ankarſtocken.
Engl. The hoops of the anchorſtock.
Franz. Les cercles du jas.
Ital. Cerchj di ferro per il cepo.
Span. Los ſunchos del cepo.
Port. As chapas do cepo.
ſ. Erkl. 50.

52. Die Ankertalje, Pentertalje.

Holl. Pentertaalje om het Anker te kippen.
Dän. Penter eller Penteltalye at Kippe Ankeret.
Schw. Fiſktalja, Pentertalja.
Engl. The fiſh-tackle.
Franz. Le palan du Davied. (Die Franzoſen nennen gewöhnlich das Vorſeitentakel la candelette.)
Ital. Il paranco del peſcante.
Span. El apparejo del peſcante.
Port. Talha do pao de ſerviola.

Die Talje (Fig. 12. a a), welche an dem Hanger e, der an dem Penterbalken c c befeſtigt iſt, hängt, um damit den Anker auf den Bug zu ſetzen. Die Franzoſen gebrauchen keine Pentertalje, ſondern ſetzen den Anker mit dem Vor-Seiten-Takel auf. Man ſehe die 75ſte Erklärung.

53. Das Ankertau, Schwertau, Kabel.

Holl. Ankertouw, Zwaartouw, Kaabel.
Dän. Ankertovet, Sværtov.
Schw. Ankartåg, Kabel,, Svår Tåg.
Engl. The cable.
Franz. Le cable.
Ital. La gomena.
Span. El cable.
Port. Amarra.

Das Ankertau oder Kabel dient dazu, die Schiffe auf einer Rhede oder in einem Hafen vor Anker zu halten, und iſt ein dickes und ſtarkes Tau, welches aus 3 dünnern, die man Kardeele nennt, geſchlagen worden; jedes Kardeel iſt wieder aus 3 Strängen oder Tochten (vulgo Duchten) zuſammen gedreht, wovon jede wieder aus einer mehr oder wenigern Anzahl dünner Faden, welche Kabelgarn heiſſen, beſteht, (ſ. Tau.)

Urſprung des Worts Kabel.

Was den Urſprung des Worts Kabel betrift, ſo leitet Ducange ſolches aus dem Arabiſchen her, von (Habl) Tau oder dem Hebräiſchen (Chebl), und in der That hat das Wort Kabel viele Aehnlichkeit mit dem Hebräiſchen; auch muſs ich geſtehen, daſs man im Propheten Jo-

nas viele Stellen findet, wo Chebalim Schiffstauwerk bedeutet. Da aber die Griechen unſtreitig beſſere Seefahrer geweſen, als die Juden, und wir mit den erſtern in der Seeſprache weit näher verwandt ſind, als mit den letztern, denn wir werden in dieſem Werke oftmals Gelegenheit haben zu ſehen, daſs viele Theile des Schiffs noch faſt eben denſelben Namen führen, den ähnliche Theile bey den Griechen gehabt haben, ſo ſcheint es mir weit natürlicher das Wort Kabel von dem Kamelos (Ankertau) der Griechen oder Camelus der Lateiner herzuleiten, welches aber ſichtbar nicht von dem hebräiſchen Wort Chebl, ſondern von Gamel herkömt; und da in der griechiſchen Sprache das Wort Kameel auch ein Ankertau bedeutet, ſo hätte man füglicher das Gleichniſs im Matthäo: "Es iſt leichter, daſs ein "Kameel durch ein Nadelöhr gehe &c.„ durch Ankertau übeſetzen können.

Verſchiedenheit der Ankertaue.

Faſt alle Ankertaue werden aus 3 Kardeele geſchlagen, oder ſind dreyſchäftig; doch findet man in Italien und in der Provence auch vierſchäftige. In Spanien, Portugal und Italien, wie auch in America, zu Campeche und Nikaragua, wo der Hanf nicht ſo überflüſſig iſt, als im nördlichen Europa, werden auch viele Ankertaue von dem Baſt der Feigenbäume verfertiget, und inſonderheit führen die Schebecken und Pinken ſolche Taue. Ebenfalls macht man in der mittelländiſchen See viele Taue von einer Art Binſen (ſ. Sparto fr. Sparton), die ſehr ſtark ſind, und ſich ziemlich lange halten, inſonderheit Ankertaue, die häufig im Waſſer liegen.

Länge der Ankertaue.

Faſt alle Ankertaue werden 150 Faden oder 900 Fuſs lang gemacht, und dieſes findet auch auf Kauffarthey-Schiffen Statt, doch diejenigen ausgenommen, welche auf den Wallfiſchfang nach Grönland fahren, denn dieſe gebrauchen nur Ankertaue von 120 Faden Länge.

Es iſt nicht üblich, die Ankertaue länger als 150 Faden zu machen, ungeachtet man oftmals längere gebrauchen muſs, ſondern man ſplitſet alsdenn zwey zuſammen. Zum Beyſpiel, wenn ein Schiff in ſehr tiefen Waſſer ankern ſollte. Ob es gleich nicht Gebrauch iſt, in mehr als 40 Faden tiefen Waſſer zu ankern, ſo würde man ſich bey einem Sturm augenſcheinlicher Gefahr ausſetzen, wenn man das Ankertau nicht verlängerte, denn durch das Stampfen des Schiffs könnte daſſelbe, da es in einer zu perpendikularen Richtung ſteht, den Anker leicht aus dem

Grunde heben. Man kann einigermaſſen aus dem Winkel, den das Ankertau mit der Oberfläche des Waſſers macht, urtheilen, welche Richtung es auf dem Grunde haben muſs.

Ein langes Tau wird auch nicht ſo leicht brechen, wie ein kurzes, weil es ſich weiter aus einander dehnen kann, ehe es die gröſste Spannung erreicht. Ein Schiff ſtampft auch bey einem langen Tau lange nicht ſo hart, als bey einem kurzen.

Die Anzahl der ſchweren Taue, welche ein Kriegsſchiff führt, iſt nach der Gröſſe der Schiffe verſchieden. In England haben die beyden erſten Charters oder Schiffe von 100 bis 80 Kanonen 9 ſchwere Taue, 74 Kanonenſchiffe bis zu Fregatten von 32 Kanonen 7, kleinere von 28 Kanonen 6, und die kleinſten 5, ohne das Kabeltau, welches alle genannte Schiffe beſonders haben. In Frankreich haben die beyden erſten Charters nur 7, Schiffe von 74 Kanonen 6, und Fregatten 5 bis 6. Spaniſche Schiffe, die mehr als 50 Kanonen haben, führen gewöhnlich 7 ſchwere und 4 Kabeltaue. Die übrigen europäiſchen Nationen führen auch nur 6 bis 8 ſchwere Taue auf ihren Kriegsſchiffen.

Dicke der Ankertaue.

Wie man das Gewicht der Ankertaue findet, wenn man ihren Umkreis kennt, wird man beym Artikel Tau ſehen. Die Dicke eines Ankertaues iſt $\frac{1}{2}$ Zoll für jeden Fuſs von der gröſsten Breite des Schiffs.

54. Das Pflichtankertau.

Holl. Plegttouw.
Dän. Pligttovet.
Schw. Pligttåget.
Engl. The ſheet cable, the maſter cable.
Franz. Le maitre cable.
Ital. La gomena maeſtra o d'eſperanza.
Span. El cable mayor, el cable de forma.
Port. Amarra de forma.

Iſt das Ankertau, welches bey dem Anker gleiches Namens gebraucht wird, ſ. Erkl. 1.

55. Das tägliche Ankertau.

Holl. Daagelyks Touw of Daags Touw.
Dän. Daglig Tovet.
Schw. Dageliga Tåget.
Engl. The beſt bower cable.
Franz. Le cable ordinaire.
Ital. La ſecunda gomena.
Span. El cable de uſo.
Port. Segunda amarra.

Wird

Wird ebenfalls bey dem Anker gleiches Namens gebraucht, ſ. Erkl. 4.

56. Das Teuankertau oder Teutau.

Holl. Tuy Touw.
Dän. Töy Tovet.
Schw. Tög Täget.
Engl. The ſmall bower cable.
Franz. Le cable d'affourche, le cable d'affour.
Ital. La terza gomena.
Span. El cable de leva.
Port. Terceira amarra.

Auch dieſes wird bey dem Anker gleiches Namens gebraucht, ſ. Erkl. 5.

57. Das Wurfankertau oder Kabeltau.

Holl. Kaabel Touw.
Dän. Kabeltovet.
Schw. Kabeltäget.
Engl. The ſtream cable.
Franz. Le cable de touée.
Ital. La gomenetta.
Span. El calabrote.
Port. Amarrete.

Das dünnſte von allen Ankertauen, welches beym Wurfanker gebraucht wird. (ſ. Erkl. 6.) Doch nimmt man auf kleinen Schiffen auch eine Pferdelinie dazu.

58. Die Ankerwache.

Holl. Ankerwagt
Dän. Ankervagt.
Schw. Ankarvacht.
Engl. The anchor watch.
Franz. La garde.
Ital. La guardia dell'ancora.
Span. La guarda del ancla.
Port. A guarda da ancora.

Die auf Kriegsſchiffen zur Bewachung der Anker beſtimmte Mannſchaft.

59. Der Ankerwacher.

Holl. Waaker of Wagter.
Dän. Ankervægter, (en liden Boye ſom ſættes paa en ſtor Boye.)
Schw. Wäktare.
Engl. A breakwater.
Franz. Vid. 19.
Ital. Vid. 19.
Span. Vid. 19.
Port. Vid. 19.

So heiſst auch eine Ankerboye oder vielmehr eine zweyte Boye, welche an die erſtere geſtochen wird, wenn dieſelbe nicht wacht oder blind ſteht.

60. Das Ankerzeichen, ſ. 19.

61. Der Ankerzoll, ſ. 27.

62. Ankern, zum Anker gehen, ſich vor Anker legen.

Holl. Ten Anker komen, het Anker werpen, Zetten.
Dän. Kaſte Ankeret, lade Ankeret falde, lægge ſig for Anker.
Schw. Ankra, kaſta eller låta falla Ankaret.
Engl. To caſt anchor, to come to an anchor, to let go an anchor, to bring up.
Franz. Jetter l'ancre, mouiller, donner fond, mettre le vaiſſeau ſur le fer.
Ital. Dar fondo, ancorare.
Span. Dar fondo.
Port. Dar fondo.

Dieſes geſchiehet, indem man die Parturlinie ccc Fig. 19, worinn der Anker, wenn er fallen ſoll, nur allein hängt, los macht, und das Ankertau f f nachviert oder nachgehen läſst. Man ſehe auch die 130ſte Erkl.

63. Vor Anker liegen bleiben.

Holl. Vor Anker leggen blyven.
Dän. Blive liggende for Anker.
Schw. Blifva liggandes för Ankar.
Engl. To remain riding at anchor.
Franz. Demeurer ſur le fer.
Ital. Reſtare ſopra le ancore.
Span. Reſtar ſobre las ancoras.
Port. Ficar a ancora, reſtar ancorando.

64. Den Anker lichten.

Holl. Het Anker ligten.
Dän. Lætte Ankeret.
Schw. Lyfta Ankaret.
Engl. To weigh the anchor.
Franz. Lever l'ancre.
Ital. Levare l'ancora, ſalparla.
Span. Levare el ancla.
Port. Levare ancora.

Den Anker mit dem Boyereep oder auch mit dem Ankertau ſelbſt wieder aus dem Grunde heben, um das Schiff los zu machen, wenn man unter Segel gehen will. Man ſehe auch die 132ſte Erkl.

65. Der Anker iſt triftig, der Anker ſetzt durch, das Schiff treibt vor Anker.

Holl. Voor zyn Anker dryven, Meegaan.
Dän. Skibet driver, ſlæber Ankeret med.
Schw. Ankaret dragger med.

Engl. To drag the anchor, to bring the anchor home.
Franz. Chaſſer ſur les ancres (*alt. Franz.* arer) le vaiſſeau chaſſe, l'ancre laboure.
Ital. L'ancora ara il fondo, la nave caccia (vulgo ciaſſa) ſopra le ancore. *Ven.* cazzar.
Span. Garrear.
Port. Garrar, arraſtar as ancoras.

Heiſst, daſs der Anker nicht feſthält, und das Schiff ſolchen mit fortſchleppt. Es kann dieſs durch die Gewalt des Windes und der hohen See geſchehen oder auch von der Beſchaffenheit des Grundes herrühren. Es iſt eine höchſt gefährliche Sache und verurſacht oftmals den gänzlichen Untergang eines Schiffs, wenn es ſich nahe an der Küſte befindet und auf dieſelbe treibt. Von einem Schiffe, welches auf dieſe Weiſe auf den Strand geräth, ſagt man in der Seeſprache, es hat triftig gerahkt. Von einem Anker, welcher anfängt triftig zu werden, ſagt man, er geht durch.

66. Den Anker oder vielmehr das Kabel kappen.

Holl. Het Kaabel kappen.
Dän. Kappe Ankertovet, bort kappe.
Schw. Kappa Tåg.
Engl. To cut the cable.
Franz. Couper le cable.
Ital. Tagliare la gomena.
Span. Picar el cable.
Port. Picar a amarra.

Das Ankertau mit einem Beil abhauen, welches aber nur in der äuſſerſten Noth geſchiehet, wenn man entweder bey einem Sturm oder feindlichen Ueberfall keine Zeit hat, den Anker zu lichten, oder auch die Unmöglichkeit davon ſieht. Auf Kauffarthey-Schiffen muſs der Kapitain vorher ſeine Leute dabey zu Rathe ziehen.

67. Den Anker verkatzen (vulgo verkatten.) Fig. 40.

Holl. Het Anker verkatten.
Dän. At katte et Anker paa et andet.
Schw. Katta et Ankare på et annat.
Engl. To back the anchor.
Franz. Empeneler.
Ital. Penellare o appenellare una ancora
Span. Dar la zapata a la uña del ancla.
Port. Emrabachar huma ancora

An das Kreuz des einen Ankers noch einen andern binden. Z. E. Wenn der Grund ſteil

oder zum Halten des Ankers nicht tauglich iſt. Man nennt dieſen zweyten Anker eine Katze (vulgo Kat) und daher iſt das Wort verkatzen entſtanden.

68. Den Anker bekleiden.

Holl. Het Anker bekleeden.
Dän. At ſkoe Ankeret, ſætte Skoen paa Floyene.
Schw. Sätta skon på Ankaret.
Engl. To ſhoe the anchor.
Franz. Brider l'ancre.
Ital. Mettere la ſcalpa.
Span. Engargar o engalgar el ancla.
Port. Por o çapato na unha (eſtacar a ancora.)

Hieſs ehedem an den Flügel des Ankers zwey Bretter binden, ſo, daſs ſich derſelbe zwiſchen den beyden Brettern befand, um dadurch zu verhindern, daſs der Anker nicht zu tief in einen ſchlammigten Grund fallen ſollte oder auch um demſelben mehr Fläche zu geben, damit er beſſer Grund faſſen und halten konnte. Jetzt ſind aber ſolche Bekleidungen des Ankers gar nicht mehr im Gebrauch und man verſteht unter Anker bekleiden ſo viel, als den Ankerſchuh auf den Flügel ſetzen.

69. Das Tnkertau ſchladden, mit Schladding, Smarting, Sarying und Platting bekleiden, das Ankertau bekleiden.

Holl. Het Kabel bekleeden, met Slabbing, Smarting, Zarwing en Platting.
Dän. Klæde Tovet, lægge Klædninger paa Tovet af Sladdinger, Smertinger, Sarvinger og Plattinger.
Schw. Kläda et Tåg met Sladdingar, Smartingar, Sarfvingar, eller Plattingar.
Engl. To ſerve the cable with keckling, parceling, plat and foxes.
Franz. Fourrer le cable avec de vienx cordages, vieille toile, badernes & ſangles ou treſſes.
Ital. Faſciare la gomena, far la manica con vechj capi, capa, baterna e morſello *Ven.* imbaronare la gomena.
Span. Forrar el cable con cabos viejos, capa, baderna y cajeta.
Port. Forrar a amarra com cabos velhos capa, abaderna e gaixeta.

Das Ankertau bekleiden heiſst überhaupt: Daſſelbe mit alten Tauen oder eigentlich dazu gemachten Sarwingen und Plattingen an ſolchen

Stel-

Stellen bewinden, wo es ausgeſetzt iſt ſich zu ſcheuern. In den Klüſen bekleidet man das Ankertau gewöhnlich mit Sarvingen und legt alsdann zwiſchen oder über dieſe Sarvingen noch Schlattingen, das iſt altes Tauwerk, und überzieht dann daſſelbe noch mit altem Segeltuch oder wie Seeleute ſagen, mit Schmarting. Wenn der Grund ſcharf iſt, ſo wird der unterſte Theil des Ankertaues, ſo weit wie es nämlich auf dem Grunde liegt, gleichfalls bekleidet.

70. Den Anker verſetzen.

Holl. Het Anker verzetten.
Dän. Vinde Ankeret hiem for at forsætte det.
Schw. Forsätta Ankaret.
Engl. To change a birth.
Franz. Relever l'ancre,
Ital. Mutare l'ancora.
Span. Emendar el ancla.
Port. Levar a ancora para a emendar.

Den Anker wieder lichten um ihm eine beſſere Stelle zu geben.

71. Der Anker iſt auf und nieder. Fig. 24.

Holl. Het Anker is op en neer.
Dän. Ankeret er lige op og ned.
Schw. Ankaret ſtår up och ned under Klyſet.
Engl. The anchor is a-peek,
Franz. L'ancre eſt à pic.
Ital. L'ancora é a picco.
Span. El ancla eſta a pique.
Port. A ancora eſta a pique.

Wenn das Ankertau ſo weit eingewunden iſt, daſs das Schiff ſenkrecht über dem Anker ſteht und derſelbe noch mit dem Kreuze den Grund berührt, ſo ſagt man der Anker iſt auf und nieder.

72. Den Anker fiſchen oder nach dem Anker fiſchen.

Holl. Het Anker viſſchen.
Dän. Fiſke efter Ankeret.
Schw. Fiſka Ankaret.
Engl. To drag or ſweep the bottom for an anchor loſt.
Franz. Draguer l'ancre.
Ital. Roſſegare l'ancora.
Span. Raſtrear el ancla.
Port. Roſſegar huma ancora.

Ein Anker, welcher ſeine Boye verlohren hat, und zu dem man nicht mit dem Schiffe kommen kann um ihn zu lichten, wird mit einem ſogenannten Fiſchtau, (Fig. 13. aa.) deſſen Enden an zwey Böte befeſtigt ſind und wovon die Mitte

mit Bley beſchwert iſt und auf dem Grunde ſchlept, wieder aufgefiſcht: Auch ſucht man auf ſolche Weiſe einen gekapten Anker, wenn man ungefähr weiſs, wo derſelbe liegt.

73. Auf den Anker zu ſteuern, nach dem Anker zu gieren.

Holl. Op't Anker ſtuuren.
Dän. Styre Skibet (eller giire) til Ankeret i Hiemvindingen.
Schw. Styra Skeppet til Ankaret.
Engl. To ſheer a ſhip to her anchor.
Franz. Gouverner ſur l'ancre.
Ital. Governare ſull' ancora.
Span. Gobernar ſobre el ancla.
Port. Governar ſobre a ancora ou ſobre a boia.

Wenn man den Anker lichten will und der Strom ſtark geht, ſo ſetzt man wohl ein kleines Segel bey und ſteuert auf den Anker zu, um dadurch ſowol die Arbeit bey dem Spill zu erleichtern, als auch zu verhindern, daſs das Ankertau ſich nicht zu ſehr ſpannt und in den Klüſen ſcheuert.

74. Den Anker zu Hauſe holen oder einholen.

Holl. 'T Anker te Huis haalen, 't Anker winden, Kaabel korten of inſteeken.
Dän. Opvinde Ankoret, vinde Ankeret hiem.
Schw. Hala Ankaret, vinda på Ankaret.
Engl. To heave in the cable.
Franz. Virer l'ancre.
Ital. Virarſi o virare l'ancora.
Span. Virar ſobre el ancla.
Port. Virar a amarra.

Das Ankertau mit dem Spill einwinden und den Anker mit dem Boot oder auch mit der Barkaſſe lichten.

75. Den Anker auffſetzen, auf den Bug ſetzen, oder den Anker kippen, ihn aufpentern.

Holl. Het Anker opzetten, op den Boeg-zetten, kippen.
Dän. Kippe Ankeret.
Schw. Kipa Ankaret, hala det up läng ſidan.
Engl. To fiſh the anchor.
Franz. Traverſer l'ancre, mettre l'ancre en place.
Ital. Traverſare l'ancora.
Span. Alotar o arrizar el ancla, poner el ancla a ſu lugar.

Port.

Port. Pôr a ancora no ſeu lugar, pôr a roſſa.

Den Arm, des vor dem Krahn hängenden oder aufgeckatzten Ankers, (Fig. 19) mit dem Penterhaken (Fig. 12. b.) faſſen und vermittelſt der Pentertalje a a denſelben auf die Seite des Schiffs winden, um ihn daſelbſt mit der Ruſtlinie zu befeſtigen. Dieſer Gebrauch der Pentertalje iſt faſt bey allen Nationen üblich und auch in der That ſehr vortheilhaft, weil der Anker in einer gewiſſen Weite von der Seite des Schiffs bleibt und der Flügel deſſelben die Seiten Planken nicht verletzt. Die Spanier und Franzoſen bedienen ſich des Pentertakels gewöhnlich ohne Penterbalken, ſie ſetzen ſolches nämlich an einen Pöller der Back feſt und halten den Anker vermitteſt des Vornoktakels vom Bord ab. Die Franzoſen beobachten in etlichen Häfen eine beſondere Weiſe den Anker zu kippen. Sie legen nämlich um das Kreuz des Ankers (Fig. 37.) einen Strop, in welchen ſie mit einem an dem Vorſeitentakel befeſtigten Haken (croc de la candelette) faſſen, uud winden alsdann den Anker, vermittelſt dieſes Vorſeitentakels, in die Höhe. Wenn der Anker nun die Höhe von dem Bord des Schiffs erreicht hat, ſo ſetzt man vermittelſt der Querſtricke (traverſins) denſelben auf den Bug. Kauffartheiſchiffe, welche gewöhnlich keinen Penterbalken haben, kippen den Anker ebenfalls mit dem Vorſeitentakel, indem ſie zu dieſer Abſicht blos einen Strop um den Ankerarm gelegt haben, worin man mit einem an dem Vorſeitentakel befindlichen Haken faſst.

76. Der Anker iſt wieder gelichtet.

Holl. Het Anker is geligt.
Dän. Ankeret et lättet.
Schw. Ankaret är lyftadt, är löſt ifrån Bottnen.
Engl. The anchor is atrip, aweigh.
Franz. L'ancre a quitté, l'ancre eſt deplantée.
Ital. L'ancora é levata.
Span. El ancla larga el fondo.
Port. A ancora larga o fundo.

Heiſst der Anker iſt mit dem Boyereep aus dem Grunde gehoben, ſo daſs deſſen Flügel nicht mehr feſſen.

77. Der Anker hängt vor dem Krahn, Fig. 19.

Holl. Het Anker hangt vor de Kraan.
Dän. Ankeret er under Kranen.
Schw. Ankaret är under Kranbalken.
Engl. The anchor is at the cat head.

Franz. L'ancre eſt au boſſoir.
Ital. L'ancora pende ſotto la grua.
Span. El ancla eſta a la pendura.
Port. Huma ancora de pendurada debaixo do turco.

Heiſſt, der Anker iſt ſo weit aufgewunden, daſs er unter dem Krahn hängt oder auch vom Bord geſetzt und vor den Krahn geviert worden um ihn fallen zu laſſen.

78. Der Anker kentert um.

Holl. Het Anker kentert om, kentert in zyn Zelling om.
Dän. Ankeret er käntret.
Schw. Ankaret kantrar.
Engl. The anchor turns on the ground.
Franz. L'ancre ſe tourne.
Ital. L'ancora da la volta.
Span. El ancla da buelta, ſe pone derecha.
Port. A ancora ſe volta.

Wenn der Anker ausgeworfeen worden, ſo fällt deſſen Kreuz platt auf den Grund, ſo daſs das eine Ende des Stocks (Fig. 8.) auf dem Grunde ſteht. Durch eine kleine Bewegung des Ankertaues nach der Seite zu, kentert aber der Anker ſehr leicht oder dreht ſich herum, ſo daſs der eine Arm faſſen kann und der Stock plätt auf dem Grunde zu liegen kömmt, wie man Fig. 8. a ſieht.

79. Auf den Anker getrieben werden.

Holl. Op't Anker dryven.
Dän. Drive paa Ankeret.
Schw. Drifvas på Ankaret.
Engl. To fall over the anchor.
Franz. Courir ſur ſon ancre.
Ital. Caminare ſopra l'ancora.
Span. Ir ſobre el ancla.
Port. Ir ſobre a ancora.

Durch Wind oder Strom gerade auf den ausgeworfenen Anker treiben.

80. Das Schiff ſpielt oder giert vor ſeinem Anker.

Holl. Voor zyn Anker ſpeelen, gieren.
Dän. Skibet giirer for ſit Anker.
Schw. Skeppet girar för ſitt Ankare.
Engl. The ſhip rides enſy.
Franz. Le vaiſſeau joue ſur ſon ancre.
Ital. La nave gioca.
Span. El navio eſtá borneando.
Port. O navio eſta guinando ſobre amarra.

Das Schiff treibt vor ſeinem Anker hin und her, welches geſchiehet, wenn Wind und Strom nicht ſtark würken.

81. Das Schiff reitet vor ſeinem Anker.

Holl. Op zyn Anker ryden, heyen.
Dän. Skibet rider for Anker.
Schw. Skeppet ſtufvar eller ſtampar för ſitt Ankare.
Engl. The Ship rides hard, is a bad roader, ſhe heaves and ſets.
Franz. Le vaiſſeau tangue ſur ſon ancre,
Ital. La nave ſalta o ficca ſopra l'ancora.
Span. El navio eſta cabeceando ſobre el ancla.
Port. O navio eſta arfando ſobre amarra.

Das Schiff ſtampft vor ſeinem Anker bey ſchwerem Winde und hoher See. Man ſehe ſtampfen, welches die Schwankung des Schiffs in Anſehung ſeiner Länge bedeutet.

82. Das Schiff ſchwaiet vor ſeinem ANKER um, wenn die Fluth kömmt.

Holl. Med de Vloed omzwaajen.
Dän. Skibet ſvayer om ved Strömmen
Schw. Skeppet ſvajar.
Engl. The Ship ſwings with the tide.
Franz. Le vaiſſeau evite.
Ital. La nave gira.
Span. El navio bornea (venendo el flujo o reflujo.
Port. Bornear, ir ao redor do ferro.

Das Schiff dreht vor ſeinem Anker auf, wird geſagt, wenn der Anker zugegangen iſt und das Schiff die Würkung deſſelben fühlt und ſich mit dem Vordertheil nach dem Anker dreht. Wenn aber ein Schiff gegen die Fluth vor einem Anker liegt, ſo kömmt es mit der Ebbe vor ſeinem Anker auf, oder ſchwenkt ſich um ſeinen Anker herum, (vulgo es ſchwaiet um) ſo daſs es in einer mit der erſten entgegengeſetzten Richtung zu liegen kömmt. Man muſs dabey ſehr auf ſeiner Huth ſeyn, um ein klares Anker zu halten.

83. Dem ANKER mehr Tau ausſtechen.

Holl. Touw ſtecken, uitſteeken, vieren, 't Touw Bot geven.
Dän. Stikke ut paa Tovet.
Schw. Sticka Tåg, fira bort Tåg.
Engl. To pay out more cable.
Franz. Filer du cable, filer ſur l'ancre.
Ital. Filare o calumare la gomena *Ven.* mollare.
Span. Arriar mas cable.
Port. Arriar mais amarra.

Mehr von dem Ankertau aus dem Schiffe laufen laſſen, damit ſolches eine horizontalere Richtung bekomme und der Anker nicht Gefahr laufe, auszureiſſen oder triftig zu werden.

84. Den Anker bey dem Boyereep, vermittelſt der tauben Jütte lichten.

Holl. Het Anker met de Boeireep ligten.
Dän. Lætte Ankaret ved Boyerebet.
Schw. Lyfta Ankaret med Bojrepet.
Engl. To weigh the anchor by means of the buoy-rope.
Franz. Lever l'ancre par l'orin.
Ital. Levare l'ancora per la gruppia.
Span. Sarpar el ancla, levar el ancla por el orinque.
Port. Levar a ancora por via do orinque.

Wenn der Anker mit der Barkaſſe gelichtet werden ſoll, ſo ſetzt man hinten in den Koker derſelben die taube Jütte, welches ein krummes Holz iſt, an deſſen über Bord ragendem Ende ſich eine Scheibe befindet, über welche das Boyereep fährt, das man vermittelſt eines Spills, welches ſich zu dieſer Abſicht in der Barkaſſe befindet, ſo lange windet, bis der Anker dadurch aus dem Grunde gehoben iſt, alsdann windet man ebenfalls das Ankertau ins Schiff und der Anker wird auf dieſe Weiſe gelichtet.

85. Vor Ebb und Fluth Anker liegen.

Holl. Over Eb en Vloed leggen,
Dän. Ligge baade for Flod og Ebb Ankerne.
Schw. Ligga för Ebb och Flod Ankarne.
Engl. To moor againſt ebb and flood.
Franz. Etre ſur les ancres de flot & de juſant.
Ital. Mantenerſi ſopra l'ancore di fluſſo e rifluſſo.
Span. Eſtar ſobre las anclas del flujo y reflujo.
Port. Eſtar contra enchente e vaſante.

Die Anker eines Schiffs, welches vor Ebb und Fluth Anker liegt, befinden ſich gemeiniglich in der Richtung; wie man Fig 39. ſieht, auch beobachtet man dieſelbe an ſolchen Stellen, wo Schiffe verſchiedener Hinderniſſe wegen nicht um ihren Anker ſchwenken können. Bey ſchwerem Winde aber, der queer auf die Ankertaue ſteht, würden dieſelben ohnfehlbar ſpringen. Man muſs daher in ſolchem Fall die beyden Taue vieren, bis ſolche die Richtung Fig. 5 haben. Je mehr man die Taue viert, oder je mehr ſich ſolche der parallelen Richtung nähern, je weniger werden ſie ausgeſetzt ſeyn zu ſpringen, Zuweilen verteuet man aber auch das Schiff gegen Ebbe und Fluth mit einem Anker vorne und hinten.

86. Ein blinder oder blindſtehender Anker.

Holl. Een blind Anker.
Dän. Et blindt Anker.
Schw. Et blindt Ankar.
Engl. An anchor which has no buoy.
Franz. Une ancre qui n'a point de bouée
Ital. Una ancora ſenza gavitello.
Span. Un ancla ſin boya.
Port. Huma ancora ſem boia.

Ein Anker, welcher keine Boye hat, ſ. Ankerboye.

87. Den Anker aufkatzen (vulgo aufkatten, ihn vor den Krahn winden.

Holl. Het Anker opkatten, voor de Kraan hyzen.
Dän. Katte op Ankeret.
Schw. Katta Ankaret up.
Engl. To cat the anchor.
Franz. Caponner l'ancre.
Ital. Caponare l'ancora.
Span. Izzar el ancla a la ſerviola.
Port. Içar a ancora com o apparelho do turco.

Man ſehe die 31ſte Erklärung.

88. Ein zum Fallen klarer Anker.

Holl. Een Anker voor de Boeg klaar om te vieren.
Dän. Ankeret hænger ret op og ned paa Skibs Siden.
Schw. Ankaret hänger rätt up och ned på Skepps Sidan.
Engl. An anchor which is a cockbill.
Franz. Une ancre à la veille.
Ital. Una ancora pronta a dar fondo.
Span. Un ancla pronto a dar fondo.
Port. Huma ancora ſobre a boça da unha pronto a dar fundo.

Ein Anker der fertig iſt, augenblicklich in den Grund gelaſſen zu werden.

89. Das Schiff mit Ankern vorne und hinten verteuen. Fig. 236.

Holl. Het Schip voor en agter vertuyen.
Dän. Ligge fortöyed med Skibet for et Anker baade for og agter ud.
Schw. Hafva et Ankare för och achter ut,
Engl. To moor by the head and by the ſtern.
Franz. Mouiller en croupiere.
Ital. Stare ſopra due ancore avanti e dietro.
Span. Eſtar arrejerado.

Port. Eſtar ſobre as ancoras de proa e popa.

Das Ankertau des hintern Ankers von einem auf ſolche Weiſe verteueten Schiffs, geht gemeiniglich durch eine Stückpforte wie die Fig. 236. zeigt.

90. In einem Hahnpoot verteuet liegen. Fig. 5.

Holl. In een Haanepoot vertuyet leggen.
Dän. Ligge fortöyed i Hane Foden med to Ankre.
Schw. Hafva ut et Ankare på andra ſidan fortöga et Skepp i Hanefoten.
Engl. To come to with two anchors a head.
Franz. Affourcher, mouiller en barbe.
Ital. Star afforcato o ormeggiato in barba di gatto.
Span. Amarrarſe barba de gatto.
Port. Eſtar abarbado ou com duas ancoras em proa, amarrarſe barba de gato.

Vorne zwey oder drey Anker ausgeworfen haben (ſ. 5te Erkl.). Im letztern Fall iſt es aber ſchwer klare Ankertaue zu halten.

91. Vorne drey Anker ausliegen haben.

Holl. Met drie Ankers voort Hoofd leggen.
Dän. Ligge fortöyed i Hane Foden med tre Ankre.
Schw. Hafva forut 3 Ankare.
Engl. To moor with three anchors a head.
Franz. Mouiller en patte d'oie.
Ital. Ormeggiarſi in barba di gatto e dare un guardiano in ajuto. (Ancorare in quarto o quatro heiſst 2 Anker vorne und 2 Anker hinten ausgeworfen haben.)
Span. Armarrarſe pata de ganſo.
Port. Eſtar abarbado e dar hum guardião de ayuda.

ſ. Erkl. 90.

92. Mit einem Spring auf dem Kabel ankern.

Holl. Met een Sprink op't Touw leggen.
Dän. Ankre ved et Spring paa Tovet.
Schw. Ligga med et Spring på Tåget.
Engl. To moor with a ſpring on the cable.
Franz. Mouiller en faiſant emboſſure, s'emboſſer.
Ital. Ancorare colla coda di poppa ſopra la gomena.
Span. Eſtar con una rejera ſobre el cable.
Port. Eſtar com rejeira ſobre amarra.

Ein Schiff mit einer Pferdelinie a a, welche an das Kabel (b b Fig. 14.) geſtochen worden,

queer legen, wenn man z. E. eine Feſtung beſchieſſen will, und Wind und Strom auf das Vordertheil des Schiffs würken, ſo daſs die Feſtung nicht der ganzen Batterie des Schiffs ausgeſetz iſt. Dieſe Verrichtung geſchieht auch, um zu erlangen, daſs ein Schiff nach der rechten Seite abfällt, wenn man bey widrigen Strömen unter Segel gehen will, ſ. Abfallen.

93. Unter Segel einen Anker zu gehen laſſen.

Holl. Onder Zeil 't Anker werpen, onder Zeil een Anker toe laaten gaan.
Dän. Lade Ankeret falde under Sejl.
Schw. Kaſta Ankaret under Segel.
Engl. To drop the anchor whilſt the ſails are yet abroad.
Franz. Mouiller ſous voiles.
Ital. Dar fondo a la vela.
Span. Dar fondo a la vela.
Port. Dar fundo a vela.

Wenn ein Schiff vor mehrere Anker gelegt werden ſoll, ſo läſst man den erſten Anker gemeiniglich fallen, wenn noch etliche Segel ſtehen, um das Schiff dahin zu bringen, wo der zweyte Anker liegen ſoll.

94. Der Anker greift zu.

Holl. Het Anker heeft gevat, het Anker grypt.
Dän. Ankeret griber eller fatter i Grunden.
Schw. Ankaret fäſter ſig på Grundet.
Engl. The anchor bites.
Franz. L'ancre mord.
Ital. L'ancora aguanta. *Ven.* Immara.
Span. El ancla agarra.
Port. A Ancora pega.

Wird geſagt, wenn derſelbe kentert und der Flügel in den Grund greift.

95. Der Anker hält, ſetzt nicht durch.

Holl. Het Anker houdt wel.
Dän. Ankeret holder faſt udi Grunden.
Schw. Ankaret håller.
Engl. The anchor has got hold of the botten.
Franz. L'ancre tient,
Ital. L'ancora a fatto buona preſa.
Span. El ancla eſta agarrado en el fondo.
Port. A ancora eſta unhada.

Hierunter verſteht man, daſs der Anker nicht aus dem Grunde reiſst und triftig wird.

96. Den Anker ſtocken.

Holl. Het Anker ſtokken.
Dän. Stokke Ankeret, ſætte Stok paa Ankeret.
Schw. Sätta Stocken på Ankaret.
Engl. To ſtock the anchor.
Franz. Enjaler une ancre.
Ital. Mettere un cepo.
Span. Poner el cepo.
Port. Por hum cepo.

Den Stock an den Schäft des Ankers befeſtigen. In dieſer Abſicht werden die beyden Nüſſe in die Seitenhölzer des Stocks getrieben, welche letztere mit guten Nageln zuſammengenagelt und überdem noch mit eiſernen Banden verſehen werden, wenn ſolches geſchehen, ſo ſagt man, der Anker iſt geſtockt. Man ſehe die 50ſte Erklärung.

97. Los den Anker!

Holl. Los't Anker! Laat vallen uw Anker!
Dän. Lad gaae! (Ankeret.)
Schw. Läd falla Ankaret!
Engl. Drop! (The anchor.)
Franz. Mouille!
Ital. Fondo!
Span. Fondo al ancla!
Port. Fundo! Larga boças!

Das Kommando die Parturlinie los zu laſſen, damit der Anker in den Grund fallen kann.

98. Der Anker iſt unklar von dem Tau auf dem Grunde.

Holl. Het Anker is onklaar van zyn Touw in den Grond.
Dän. Ankeret er uklart i Grunden, er omſlinget af Kabelen.
Schw. Ankaret är oklart i Grunden, är omſlingat af Kabeln.
Engl. The anchor is foul, or the cable gets foul of the fluke, or the anchor is fouled by the cable..
Franz. L'ancre eſt ſurjalée.
Ital. L'ancora ſta imbrogliata.
Span. El ancla eſta enredado, encepado.
Port. A ancora eſta encepada.

Wird geſagt, wenn das Ankertau um den Stock oder Flügel des Ankers geſchlungen iſt, ſo daſs derſelbe dadurch aus dem Grunde geriſſen und triftig werden kann. Es geſchiehet dieſes gemeiniglich, wenn ein Schiff nur vor einem Anker liegt, und daſſelbe bey Veränderung des Stroms oder Windes vor dem Anker aufkömmt, oder ſich um denſelben ſchwenkt, ohne daſs dabey das Ankertau hinlänglich geſpannt ſey, um den Anker mit herum zu ziehen, ſ. Erkl. 82.

99. Die Ankertaue ſind unklar vor den Klüſen, haben ein Kreuz (Fig. 6) oder einen Schlag, (Fig. 7 u. 39.)

Holl. De Touwen zyn onklaar voor de Kluiſen hebben een Kruis, Slag, of Gierſlag.
Dän. Tovene ere unklart, have et Slag eller Kryds.
Schw. Täget är traſladt har et Kors eller Slag för Klyſan.
Engl. The cables are foul in the hauſe, they have an elbow or thurn in the hauſe.
Franz. Les cables ont un demi tour, un tour,
Ital. Le gomene anno una mezza volta, un torno.
Span. Los cables toman buelta.
Port. As amarras tomaõ voltas.

Wenn ein Schiff (a Fig. 5.) in einem Hahnpoot verteuet wäre, oder vorne zwey Anker ausliegen hätte, und durch die Gewalt oder Veränderung des Windes oder Stroms, aus ſeiner Lage über den einen Anker weg, nach a b bis c triebe, ſo würden die beyden Ankertaue blos über einander geſchlagen ſeyn, oder ein Kreuz haben, wie man Fig. 6 in d ſieht; triebe aber das Schiff noch weiter nach d e bis f (Fig. 6.) über das zweyte Anker weg, und käme auf ſolche Weiſe zu ſeiner erſten Stelle zurück, ſo würden die beyden Ankertaue einen Schlag haben, wie die Fig. 7. zeigt. Dieſs iſt ebenfalls eine gefährliche Sache, denn die Ankertaue können ſich durch die Bewegung des Schiffs ſehr leicht zerreiben, wenn ſie nicht wieder geklart werden, ſ. Erkl. 111.

100. Das Ankertau in den Ankerring ſtechen.

Holl. Het Touw in den Ring ſteeken.
Dän. Stikke Ankertovet udi Röringen.
Schw. Sticka Täget i Ankarringen.
Engl. To bend or to clinch the cable to its anchor.
Franz. Etalinguer le cable.
Ital. Ormeggiare la gomena.
Span. Eſtalingar el cable.
Port. Talingar a amarra.

Das Ankertau auf die Weiſe um den Ring befeſtigen, als man Fig. 25 a a ſieht; auf ähnliche Weiſe werden auch Pferdelinien Fig. 26 und 32 an kleinere Anker befeſtigt.

101. Das Ankertau wieder von dem Ringe los machen.

Holl. 'T Kaabel ontſteeken.
Dän. At löſe Ankertovet ud af Ringen.

Schw. Sticka Täget utur Ankarringen.
Engl. To unbend the cable or take it off from the anchor.
Franz. Detalinguer le cable.
Ital. Diſormeggiare la gomena.
Span. Deſtalingar el cable.
Port. Deſtalingar a amarra.

Das Gegentheil von der 100ten Erklärung.

102. Das Ankertau ſchlippen laſſen.

Holl. Het Touw ſlippen laaten.
Dän. Stikke Tovet paa ſin Ende ud og ſlippe det.
Schw. Slippa Täget.
Engl. To veer away the cable to the end.
Franz. Filer le cable par le bout.
Ital. Largare la gomena per la mano.
Span. Largar el cable por mano.
Port. Largar amarra por maõ.

Heiſst, (wenn man nicht Zeit hat, den Anker zu lichten) das Ankertau von der Beting nehmen und daſſelbe gänzlich zum Schiff hinauslaufen laſſen. An das Ende deſſelben bindet man aber gewöhnlich eine Boye, damit es nicht ganz verlohren gehe, und man es zu gelegener Zeit wieder finden könne.

103. Das Ankertau wegſchieſſen, rund ſchieſsen.

Holl. Het Touw omlaag ſchieten, rondt ſchieten.
Dän. Opſkyde Tovet.
Schw. Skjuta up et Täg.
Engl. To coil a cable.
Franz. Lover le cable, rouer le cable.
Ital. Aduggiare la gomena.
Span. Adujar el cable.
Port. Aduchar a amarra.

Das Ankertau in runde, wie Schneckenlinien, um einander laufende Kreiſe legen (Fig. 20.) Faſt alles Tauwerk, welches nicht gebraucht wird, ſchieſst man auf dieſe Weiſe auf, damit es nicht verwickelt werde und weniger Platz einnehme, ſ. Aufſchieſſen.

104. Das Ankertau um die Beting ſchlagen oder darauf belegen.

Holl. 'T Touw om de Beting ſmyten of beleggen.
Dän. Kaſte Tovet til Bedingen.
Schw. Bära Täget til Betingen.
Engl. To bit the cable.
Franz. Bitter le cable.
Ital. Imbittare la gomena.

Span.

Span. Bitar el cable.
Port. Abitar a amarra.

Um das Ankertau im Schiffe feſt zu machen, legt man es auf die Weiſe um die Beting, wie die Fig. 21 und 54 zeigt.

105. Das Ankertau wieder von der Beting nehmen.

Holl. 'T Touw van de Beting ſmyten.
Dän. At tage Tovet af Bedingen.
Schw. Taga Tåget af Betingen.
Engl. To unbit the cable.
Franz. Debitter le cable.
Ital. Diſbittare la gomena.
Span. Deſbitar el cable.
Port. Deſabitar a amarra.

Das Gegentheil von Erkl. 104. Das Ankertau wird von der Beting genommen, wenn der Anker gelichtet werden ſoll, um es alsdann mit dem Bratſpill, der Kabelaring oder dem Gangſpill einzuwinden.

106. Das Ankertau anſplitſen.

Holl. 'T Ankertouw aanſplitſen.
Dän. At ſpliſſe Tovene.
Schw. Spliſſa Kabel, ſpliſſa ihop Tåg.
Engl. To ſplice a cable.
Franz. Epiſſer le cable.
Ital. Antugliare la gomena.
Span. Aiuſtar el cable.
Port. Ajuſtar a amarra, fazer huma coſtura longa.

Die Enden zweyer Ankertaue auf eine gewiſſe Weiſe zuſammenflechten, nachdem man vorher die Kardeele und Tochten in einer hinlänglichen Weite aufgedrehet hat. (Fig. 18. a a.) Wie dieſe Splitſung gemacht wird, desgleichen auch die übrigen Arten von Splitſungen, findet man unter *Splitſung*.

107. Das Ankertau mit der Kabelaring einwinden.

Holl. Het Ankertouw met de Kabelaaring inhaalen.
Dän. Indvinde Ankertoved ved Kabelaringen.
Schw. Lyfta eller upvinda Ankaret med Kabellarium.
Engl. To heave upon the cable with the voyal.
Franz. Virer le cable avec la tournevire.
Ital. Tirare o virare la gomena col capo piano.

Span. Virar el ancla con el virador de combes.
Port. Virar amarra com o virador.

Weil auf groſſen Schiffen das Ankertau zu dick und unbiegſam iſt, als das es ſich ſollte um das Spill e e Fig. 22. winden laſſen, ſo gebraucht man dazu eine Kabelaar, welches ein dünneres Tau f f iſt, woran ſich verſchiedene Knoten oder Erhöhungen d d befinden, welche man Mäuſe nennt. Um nun das Ankertau an die Kabelaring zu nähen oder zu ſeiſen, nimmt jeder Matroſe, der dazu beſtimmt iſt, eine Seiſing oder Schwieping b b, welche er um das Ankertau a a und die Kabelaring ſchlägt, ſo daſs dieſe Seiſing vor einer Maus zu liegen kommt; die beyden Ende der Seiſing hält er aber mit den Händen feſt, und gehet damit, ſo wie die Kabelaring um das Spill gewunden wird, bis an die Luke g g, welche zum Kabelraum führet. Auf ſolche Art wird das ganze Ankertau eingewunden.

108. Das Ankertau mit dem Bratſpill einwinden.

Holl. Het Ankertouw met het Braadſpill inhaalen.
Dän. Indvinde Tovet ved Bradſpillet.
Schw. Vinda Ankaret up med Brädſpellet.
Engl. To heave at the windlaſs.
Franz. Virer le cable avec le virevaut.
Ital. Virare la gomena col mulinello.
Span. Virar el cable con el molinete.
Port. Virar amarra com o bolinete.

Dieſes geſchieht gröſstentheils auf Kauffahrſchiffen, welche vorne ein Bratſpill haben, ſ. Bratſpill.

109. Das Ankertau mit dem Gangſpill einwinden.

Holl. Het Ankertouw met het Gangſpill inhaalen.
Dän. Indvinde Tovet ved Gangſpillet.
Schw. Vinda Ankaret up med Gångſpellet.
Engl. To weigh the anchor with the ſhips capſtern.
Franz. Virer le cable avec le cabeſtan.
Ital. Virare la gomena coll'argano.
Span. Virar el cable con el cabreſtante.
Port. Virar amarra com o cabreſtante.

S. Gangſpill.

110. Ein Ankertau oder Kabel ſchlagen.

Holl. Een Ankertouw ſlaan.
Dän. At ſlaae et Ankertov.
Schw. Slå et Ankertåg.

Engl. To lay a cable.
Franz. Cabler, commettre un cable.
Ital. Torcere o apignare una gomena.
Span. Colchar un cable.
Port. Colchar huma amarra.

Heifst beym Reepfchäger, die Kardeele, woraus ein Ankertau befteht, vermittelft des Schlittens, zufammendrehen. Man fehe ein mehreres hievon unter Tau fchlagen, Duchten, Drehen und Schlitten.

111. Die Ankertaue klaren, klares Ankertau halten.

Holl. De Touwen klaaren.
Dän. At klare Tovene.
Schw. Klara Ankare når Skeppet fvajat och de kommit Kors för Klyfan.
Engl. To keep a clear or open haufe.
Franz. Se defaire des tours des cables.
Ital. Levare le volte della gomena.
Span. Quitar la buelta de los cables.
Port. Tirar a volta das amarras.

Wenn Ankertaue auf die Weife, wie in der Erklär. 99. gezeigt worden ift, unklar geworden find, fo mufs man durch Hülfe des Windes und Stroms, das Schiff wieder auf denfelben Weg zurück zu bringen fuchen, den es genommen, da die Taue unklar wurden, oder man läfst auch das Ende des einen Ankertaues, welches nicht gefpannt fteht, aus den Klüfen fchlippen und nimmt es in die Barkaffe, um es von dem fteif ftehenden Tau abzuziehen, und fticht es, wenn diefs gefchehen, wieder durch die Klüfen ins Schiff. Die Franzofen bedienen fich hierzu einer Art Haken oder kleinen Dreganker, den fie *Chatte* nennen, welcher an einem Tau befeftiget ift, und unter dem Bugfpriet durch einen Block ins Schiff fährt. Mit diefem Haken faffen fie das eine Tau hinter dem Schlag, und holen es etwas in die Höhe, damit man das andre defto bequemer davon abziehen könne.

112. Das Ankertau hat eine Kink.

Holl. Het Kaabel heeft een Kink.
Dän. Tovet haver en Kinke.
Schw. Ankartåget har et Kink.
Engl. The cable has a Kink.
Franz. Le cable a une coque.
Ital. La gomena a una coca.
Span. El cable ha una coca.
Port. A amarra tem huma coca.

Wenn Ankertaue ftark gedrehet oder noch neu find, fo laufen fie leicht auf die Art, wie man Fig 43 fieht, zu fammen, welches eine Kink genannt wird. Man mufs folches forgfältig zu vermeiden fuchen, und neue Taue vorher gehörig ausfpannen, denn Taue welche Kinken haben, können leicht, wenn fie angezogen werden, zerfpringen.

113. Den Wurfanker ausjagen, werpen.

Holl. Werpen.
Dän. At varpe.
Schw. Varpa et Skepp.
Engl. To warp.
Franz. Touer.
Ital. Remorcarfi col tonegio *Ven.* Liegomarfi.
Span. Efpiarfe, tender una efpia.
Port. Efpiarfe.

Man fehe Erklärung 6.

114. Die Porteurlinie oder das Bullentau durch den Ankerring ftechen.

Holl. De Partuurlyn door den Ring fteeken.
Dän. At ftikke Portuurlinen igiennem Ringen.
Schw. Sticka Partuurlinan i Ringen.
Engl. To pafs the ftopper at the cat head through the anchor ring.
Franz. Paffer la boffe debout ou la boffe du boffoir par l'arganeau.
Ital. Paffare la boffa della grua per la cigalla.
Span. Paffar el capon.
Port. Paffar a boça do turco.

Man fticht, wenn der Anker fallen und die Katze ausgehackt werden foll, die Paturlinie (Fig. 19. cc) vorher durch den Ankerring, damit der Anker blos an derfelben hange, und wenn nun folche losgelaffen wird, fo finkt der Anker mit feinem Tau f f in den Grund.

115. Den Anker mit der Ruftlinie befeftigen.

Holl. Het Anker met de Ruftlyn of Ruffeling vaftmaaken, het Anker vangen.
Dän. Giöre Ankeret faft med Ruftlinen.
Schw. Fäfta Ankaret med Ruftlinan.
Engl. To feize the anchor with the fhank-painter, to ftow the anchor on the bow.
Franz. Brider l'ancre contre le bord avec la ferreboffe.
Ital. Afficurare l'ancora colla ferraboffa.
Span. Affegurar el ancla con la boza de la uña.

Port.

Port. Aſegurar a ancora a bordo com a boça da unha.

Wenn der Anker auf den Bug geſetzt oder gekippt worden, (ſ. Erkl. 75.) ſo wird die Ruſtlinie, welche zu dieſer Abſicht auf dem Verdeck an einem Ringbolzen beſeſtigt iſt, um den Schaft des Ankers geſchlagen um denſelben damit am Bord zu halten.

116. Zwiſchen Wind und Strom gieren.

Holl. Tuſſchen Wind en Vloed gieren.
Dän. Ligge eller giire imellem Strömmen og Vinden.
Schw. Ligge emellan Flod och Vind preſſas afbägge.
Engl. To ride betwixt wind and tide, to ride athwart.
Franz. Mouiller entre vent et marée.
Ital. Ancorare frá vento e marea.
Span. Eſtar atraveſado.
Port. Eſtar encruzado.

Wird geſagt, wenn Wind und Strom in entgegengeſetzter Richtung würken, und das Schiff weder der Gewalt des einen noch des andern nachgiebt, ſondern queer zwiſchen beyden bleibt, ſo das es den Strom auf der einen und den Wind auf der andern Seite hat.

117. Dem Ankertau eine Trenſing legen oder daſſelbe trenſen.

Holl. Het Ankertouw trenſen of een Trenſing leggen.
Dän. At trænſe Tovet.
Schw. Tränſa et Tåg.
Engl. To worm the cable.
Franz. Peigner ou congreer un cable.
Ital. Intregnare la gomena.
Span. Dar una entranadura al cable.
Port. Dar hum engaio a amarra.

Wenn das Ankertau alt iſt und man demſelben nicht viel traut, ſo verſtärkt man ſolches, indem man eine Trenſing, (a Fig. 36.) (welchen Namen das Tau bekömmt, das dazu gebraucht wird), um daſſelbe ſchlängelt, ſo daſs es den Raum ausfüllt, der zwiſchen den Kardeelen des Ankertaues noch offen ſteht. Taue werden auch getrenſet, um ihnen mehr Anſehn zu geben. So trenſen z. E. faſt alle Holländer auf ihren Schmacken, Kuffen und Tialken, die Wandtauen und Stagen.

118. Den Anker abſetzen, vom Bord ſetzen oder vor den Krahn vieren.

Holl. Het Anker voor de Kraan vieren, Druipen.

Dän. Sette Ankeret fra bord, ſiire et Anker for Kranen.
Schw. Fira Ankaret för Kranan.
Engl. To drop down the anchor from the bow.
Franz. Larguer la ſerreboſſe, faire pennant.
Ital. Far pennello.
Span. Apear el ancla, poner el ancla a la pendura.
Port. Apear a ancora.

Die Ruſtlinie, womit der Anker am Bord beſeſtigt war, los laſſen, damit er von der Seite des Schiffs herunter ſinke und vor dem Krahn zu hängen komme.

119. Ein Ankertau aufboyen.

Holl. Het Ankertouw opboeien.
Dän. At boye Ankertovet op.
Schw. Boja up et Ankartåg,
Engl. To buoy up a cable.
Franz. Alleger le cable par des futailles.
Ital. Allegerire la gomena.
Span. Aboyar le cable,
Port. Aboiar a amarra.

Den untern Theil des Ankertaues mit leeren Tonnen, welche mit Tauen auf die Art, wie man Fig. 23 ſieht, daran beſeſtigt ſind, auflichten, damit es ſich auf ſcharfem Grunde nicht zernagen möge.

120. Das Ankertau ſteht ſpringend auf.

Holl Het Touw ſtaat ſpringend op, wy ſyden op de Hals.
Dän. Tovet ſtaaer meget ſtivt, der er en ſtærk Strækning paa Tovet.
Schw. Där är et ſtark Sträckning på Tåget.
Engl. The cable grows exceedingly.
Franz. Le cable appelle.
Ital. La gomena ſa forza.
Span. El cable hace fuerza, el navio hace por el cable.
Port. A amarra eſta muito teſa.

Das Ankertau iſt dergeſtalt geſpannt, daſs man befürchtet, es werde ſpringen.

121. Ein Ankertau nach ſchleppen.

Holl. Een Touw agter met laaten dryven.
Dän. At ſlæbe Ankertovet efter.
Schw. Släpa et Tåg efter ſig.
Engl. To drag a cable in the ſhips wake.
Franz. Laiſſer trainer un cable ſur le ſillage du vaiſſeau.
Ital. Straſcinare una gomena nella ſtela del vaſcello.
Span. Traer un cable a la ſega.
Port. Trazer huma amarra.

Man läſst oftmals ein Ankertau hinter dem Schiffe herſchleppen, um den Lauf deſſelben etwas aufzuhalten; gemeiniglich aber geſchiehet es nur, um ein feindliches Schiff herbeyzulocken, welches, da das Ankertau nicht zu ſehen iſt, glaubt, daſs man fliehe, indem alle Segel beyſtehen, allein ſobald man ſiehet, daſs daſſelbe ſo nahe gekommen iſt, daſs es eingeholt werden kann, zieht man das Ankertau wieder ein und macht Jagd darauf. Oftmals befördert man auch das Beyliegen eines Schiffs, welches etliche Maſten verlohren hat, durch Auswerfung eines bloſsen Ankertaues ſ. Beyliegen. Auch kann man beym Lenſſen ein Ankertau nachſchleppen ſ. Lenſſen.

122. Das Ankertau ſtoppen.

Holl. Het Touw ſtoppen, met Stoppers vaſt maaken.
Dän. Stoppe Tovet eller giöre Stopperne faſt paa Tovet.
Schw. Stoppa Täget eller fätta Stoppare på Täget.
Engl. To ſtopper the cable.
Franz. Boſſer le cable.
Ital. Boſſare lo gomena.
Span. Bozar el cable.
Port. Boçar a amarra.

Damit die Beting nicht allein die ganze ziehende Kraft des Ankertaues auszuhalten habe, wenn ein Schiff bey ſchwerem Winde vor Anker liegt, ſo befinden ſich auf dem erſten Deck, verſchiedene Stopper, (Fig. 54. b b b) welches dicke, ohngefähr 3 Fuſs lange Tauenden ſind, wovon das unterſte Ende um eine Kauſch geſplifft worden, die an einem auf dem Deck befindlichen Ringbolzen ſitzt. Das oberſte Ende iſt aber mit einem Schauermannsknopf verſehen, woran ſich eine Schwieping c c c befindet, welche verſchiedene mal um das Ankertau geſchlagen wird, damit daſſelbe auf ſolche Weiſe von dem Stopper gehalten werde. Man nennt dieſe Handlung das Ankertau ſtoppen, oder die Stopper auf das Ankertau ſetzen. Auf Kriegsſchiffen befinden ſich in dem Kabelgat ebenfalls ſolche Stopper, womit das Ende des Ankertaues befeſtigt wird; allein bey Kauffahrern iſt gewöhnlich das Ende deſſelben um den Fockmaſt geſchlagen. Es wird ebenfalls ein Stopper vor und hinter der Beting, auf das Ankertau geſetzt, wenn die Kabelaring auf dem Gangſpill aufgeſchrickt werden ſoll. Auch bey Kauffahrern, die gewöhnlich ein Bratſpill haben, ſteht ein Stopper vor dem Bratſpill, womit das Ankertau bey ſchwerem Winde geſtoppt wird, und auch

wenn daſſelbe auf dem Bratſpill verfahren werden ſoll.

123. Das Ankertau in den Klüſen verwahren.

Holl. Het Touw in the Kluiſen verwaaren.
Dän. Forſee Tovet i Klyſſet med Sarvinger at det ikke ſkamfiles.
Schw. Förſtärka Täget i Klyſet met Sarving.
Engl. To freſhen the hauſe.
Franz. Changer la fourrure du cable dans les écubiers.
Ital. Rinfreſcare la manica (*vulgo* manèga.)
Span. Refreſcar o renovar el forro en los eſcobenes.
Port. Refreſcar o forro das amarras nos eſcovens.

Da das Ankertau am mehrſten in den Klüſen ausgeſetzt iſt, ſich zu zerreiben, ſo muſs man nicht verſäumen, die Kleidung daſelbſt oftmals zu unterſuchen und zu verbeſſern, (ſ. 69ſte Erklärung) welches letztere das Tau verwahren genannt wird. In dieſer Abſicht bekleidet man hinter den Klüſen einen Theil des Ankertaues, und wenn man ſieht, daſs die Kleidung in den Klüſen gelitten hat, ſo ſticht man daſſelbe etwas, oder viert es ſo viel, daſs eine neue Stelle der Kleidung in den Klüſen zu liegen komme.

124. Unter das Ankertau holen. Fig. 15.

Holl. Met een Boot onder het Touw haalen.
Dän. At legge under Ankertovet.
Schw. Hala med Båten unter Täget.
Engl. To underrun the cable.
Franz. Pomoyer le cable, paſſer ſous le cable avec la chaloupe.
Ital. Ricorrere la gomena.
Span. Recorrer el cable con la lancha.
Port. Recorrer huma amarra.

Um unter das Tau zu holen, legt man die Barkaſſe, oder auch das groſse Boot vor dem Schiffe, unter das Ankertau, dergeſtalt, daſs daſſelbe über eine an dem Vor- oder Hinterſteven befindliche Rinne oder Scheibe fährt, und alsdann zieht man die Barkaſſe bey dem Ankertau ſo weit nach dem Anker hin, wie man kommen kann. Es geſchieht dieſes um zu unterſuchen, ob das Ankertau auf dem Grunde auch Schaden gelitten habe, oder um daſſelbe zu ſchrubben, das heiſſt, mit einem Beſen von den darauf getriebenen Kraut und Büſchen zu reinigen.

125. Das Ankertau ſcheuert ſich in den Klüſen.

Holl. Het Touw vylt in de Kluiſen.
Dän. Tovet ſkiöres eller ſkaves i Klyſerne.
Schw. Tåget ſkafvar i Klyſet.
Engl. There is a burning in the hauſe the cable is chafed in the hauſe.
Franz. Le cable ſe ragne ou ſe ronge dans les écubiers.
Ital. La gomena fretta nelle cobie.
Span. El cable roza en los eſcobenes.
Port. A amarra eſta roçando nos eſcovens.

Das Ankertau zerreibt oder zernagt ſich in den Klüſen, wenn das Schiff nämlich ſchwer vor Anker reitet.

126. Den Anker mit dem Boot ausbringen.

Holl. Het Anker in de Boot uitbrengen.
Dän. Före Ankeret i Baaden eller Barcaſſen.
Schw. Föra Ankaret i Båten.
Engl. To boat the anchor.
Franz. Porter l'ancre dans la chaloupe, la chaloupe porte l'ancre en cravatte.
Ital. Portare l'ancora nella lancia.
Span. Tender el ancla con la lancha.
Port. Por a ancora na lancha ou levar a ancora na lancha para dar fundo.

Wenn ein Schiff verteuet werden ſoll, und man den Teuanker in der Barkaſſe ausbringen will, ſo wird vorher ein Wurfanker oder ein Dreg, nach der Stelle gebracht, wo erſterer liegen ſoll, alsdann läſst man ſolchen ſo weit vom Bug herunter bis man den Schaft in der Barkaſſe erreichen kann, und ſchlägt, um ihn hinter dem Stock und hinter den Armen, Taue, womit der Anker queer hinter die Barkaſſe gehängt wird, (welches die Franzoſen *en carvatte* nennen) ſo, daſs an beyden Seiten das Gleichgewicht bleibt. Wenn nun die Barkaſſe bey dem ausgeworfenen Wurftau, bis an die Stelle geholt worden, wo der Teuanker liegen ſoll, ſo kappt man die Taue, womit derſelbe hinten an beyden Seiten der Barkaſſe befeſtigt iſt, und alsdann ſinkt er mit ſeinem Tau in den Grund. Damit aber ſolches auf einmal ſo viel wie möglich geſpannt ſey, ſo folgen der Barkaſſe mehrere Schalupen nach, welche es auffangen, das heiſst, die Bugt deſſelben mit darum geſchlagenen Tauen, welche die Fangtaue genannt werden, aufholen und weniger machen; auf ein gegebenes Zeichen aber, wenn der Anker in den Grund ſinkt, läſst man in den Schalupen das Tau wieder fahren, und auf ſolche Weiſe ſteht es auf einmal ſteif oder geſpannt.

Wenn bey Kauffahrern der Anker in dem Boot und in der Barkaſſe ausgebracht wird, ſo ſchlägt man nur den doppelten Part des Boyereeps etliche mal um die Duft, oder den Segelbalken des Boots, und läſst den Anker, ohne ihn weiter zu befeſtigen, vor dem Boot gerade niederhängen. Das Ende des doppelten Parts, hält man ſo lange mit einer Spake bis der Anker fallen ſoll.

127. Den Anker vom Bug abhalten.

Holl. Het Anker van de Boeg afhouden
Dän. Holde Ankeret af fra Boven.
Schw. Hålla Ankaret af ifrån Bogen.
Engl. To bear off the anchor,
Franz. Defier l'ancre.
Ital. Difendere l'ancora.
Span. Deſatracar el ancla del coſtado.
Port. Deſviar ou retenir a ancora do bordo.

Den Anker mit dem Vorſeitentakel von der Seite des Schiffs abhalten, wenn man bey dem Kippen deſſelben ſich blos einer Pentertalje ohne Penterbalken bedient (ſ. Erkl. 52.)

128. Einen fremden Anker angeln.

Holl. Een vreemd Anker met ophaalen.
Dän. At fiſke et fremmed Anker.
Schw. Fiſka op et Ankar ſom hörer andra til.
Engl. To hook or catch another mans anchor.
Franz. Pecher l'ancre d'un autre vaiſſeau.
Ital. Ganciare e levare l'ancora d'un altro colla ſua.
Span. Atrapar y levar el ancla d'un otro navio.
Port. Tirar a ancora de hum outro navio.

Einen andern ſchon im Grunde liegenden Anner, mit dem ſeinigen faſſen und herausziehen. Wenn das Gewicht der beyden Anker aber zu ſchwer iſt, oder dieſelben zu feſt in dem Grunde liegen, als daſs man ſie mit dem Bratſpill, oder bey dem Boyereep lichten könnte, ſo windet man, bey niedrigem Waſſer, das Ankertau ſo weit ein, bis der Anker auf und nieder iſt und ſetzt es ſo ſteif wie möglich. Bey dem ſteigenden Waſſer, lichtet alsdann das Schiff den Anker ſelbſt, oder das Tau ſpringt auch vor den Klüſen. Auf der Rheede von Bourdeaux, wo die Anker, des ſchlechten Grundes oder Treibſandes wegen, oftmals ausgeſetzt ſind zu befluthen, geht auf ſolche Weiſe mancher Anker verlohren. An Orten wo keine Ebbe und Fluth Statt findet, kann man auch einen Theil der Ladung nach vorne bringen und das Schiff vorlaſtig machen, alsdann den Anker auf und nieder winden und das Schiff ſteuerlaſtig machen, ſo muſs

das

das Schiff ebenfalls den Anker lichten oder das Tau muſs ſpringen.

129. Das Ankertau ſchrubben.

Holl. Het Ankertouw ſchrubben.
Dän. At ſkrubbe Ankertovet af.
Schw. Skrubba af Täget.
Engl. To ſcrub the cable, to clean the cable.
Franz. Laver ou nettoyer le cable.
Ital. Lavare la gomena.
Span. Lavar el cable, limpiar el cable.
Port. Lavar a amarra.

Man ſehe die 124ſte Erklärung.

130 Das Ankertau auf dem Bratſpill verfahren.

Holl. Het Ankertouw op het Braadſpill vervaaren.
Dän. At forfare Ankertovet paa Bradſpillet.
Schw. Förfara Täget på Bradſpellet.
Engl. To fleet the cable.
Franz. Depaſſer ou choquer le cable ſur le virevaut.
Ital. Emendare la gomena quando prende ſopra.
Span. Recorrer el cable ſobre el molinete.
Port. Recorrer a amarra ſobre o bolinete.

Da das Ankertau mit etlichen Schlägen oder ſchlangenweiſe, um das Bratſpill fährt, ſo wird es ſich bey dem Aufwinden nach und nach von der Mitte des Bratſpills entfernen, wenn es aber bis an das Ende deſſelben gekommen iſt, bekneifen ſich die Schläge; es wird daher der Stopper auf das Tau geſetzt, und daſſelbe wieder nach der Mitte des Bratſpills geſchoben, oder verfahren, um das Aufwinden fortſetzen zu können.

131. Das Ankertau ſteht Stagweiſe.

Holl. Het Touw ſtaat ſtagswyze.
Dän. Ankeret er ſtagviis.
Schw. Ankaret är ſtagvis.
Engl. The anchor is at a long peek.
Franz. Le cable eſt à peu pres à pic, ou à longue pic.
Ital. L'ancora ſtá quaſi a picco.
Span. El cable eſta quaſi a pique.
Port. A ancora eſta quaſi a pique.

Der Anker oder das Ankertau iſt beynahe auf und nieder oder hat die Richtung eines Stags.

132. Den Anker mit dem Tau lichten, wenn das Boyereep gebrochen iſt.

Holl. Het Anker met het Touw opligten.

Dän. At lætte Ankeret med Tovet udi en Baad ſom giöres naar Skibet ikke kan og Boyerebet er ſprungen.
Schw. Lyfta Ankaret i Båten med Täget eſter åt Bojerepet är ſprungen.
Engl. To weigh the anchor by the hair.
Franz. Lever l'ancre par les cheveux.
Ital. Levare l'ancora per i capelli.
Span. Levar el ancla por la tea.
Port. Levar a nncora por a tea, na lancha.

Wenn das Boyereep gebrochen iſt, und der Anker an ſolcher Stelle liegt, wohin das Schiff nicht kommen kann, ſo wird derſelbe in der Barkaſſe vermittelſt des Agkertaues ſelbſt gelichtet. Die Spanier und Italiener bedienen ſich hiezu eines eigenen Inſtruments, welches bey erſtern *mocho* und bey letztern *muccio* genannt wird, und nur darinn von der tauben Jütte unterſchieden iſt, daſs es breiter und ſtärker iſt.

133. Mit Stengen und Raaen im Holl vor Anker liegen.

Holl. Met Stengen en Raaen in't Holl voor Anker leggen.
Dän. Ligge for Anker med ſtrögne Stænger og Raaer.
Schw. Rida för Ankare med ſtrukna Räer och Stängor.
Engl. To ride a portoiſe.
Franz. Etre au mouillage avec ſes mâts de hune et ſes vergues amenés.
Ital. Eſſere bulato di gabbie.
Span. Eſtar con los maſteleros arriados,
Port. Eſtar com os maſtareos arrriados.

Heiſst bey ſchwerem Winde mit geſtrichenen oder niedergelaſſenen Stengen und Raaen vor Anker liegen. Um dieſes zu bewerkſtelligen, werden zuerſt etliche Mann bey den Kardelen geſtellt, um die groſſe Raa, und Fokraa etwas zu ſtreichen, und wenn ſolche genug geſtrichen, werden beyde durchgekaiet. Gewöhnlich nimmt man die Fokraa an Backbord und die groſſe Raa an Steuerbord, alsdann ſetzt man die Toppenants und das übrige Tauwerk dieſer Raaen, wieder feſt und läſst die Stengenwindreepen einſcheeren. Wenn dieſs geſchehen iſt, werden etliche Mann bey den Stagen und Leitern (*vulgo* Leiern) geſtellt, die Stengenwindreepen durchgehieſst, die Schlothölzer ausgenommen und die Stengen ſo weit geſtrichen, als nöthig iſt. Alsdann werden die Stengenwanten wieder feſt gemacht, Stagen und Leiter wieder durchgeholt, die Pardunen ſchlangenweiſe in die Wanten gelegt und endlich die Drehreepen mit Trompeten verſehn, und ebenfalls feſtgemacht.

134. Mit gekaieten Raaen vor Anker liegen.

Holl. Met kaayede Raaen voor Anker leggen.
Dän. Ligge for Anker med kayede Ræer.
Schw. Rida för Ankare med kajade Räer.
Engl. To ride apeek.
Franz. Avoir les vergues en pantenne ou apiqués.
Ital. Ancorare coi pennoni imbruncati o amantigliati.
Span. Eſtar con las vergas amantilladas.
Port. Eſtar com as vergas amantilhadas.

Vor Anker die Raaen an der einen Seite aufgetoppt, und ſolche etwas nach der Länge des Schiffs gedreht haben, damit ſie nicht ſo viel Wind fangen. Auch in den Häfen, wo mehrere Schiffe beyſammen liegen, werden die Raaen gekaiet, damit ſie andern Schiffen nicht hinderlich ſind. Bey den Deutſchen, Holländern und Engländern iſt es Gebrauch, die Raaen alle in paralleler Richtung zu kaien; allein die Spanier und Franzoſen kaien ſie kreuzweiſe.

135. Unter Segel alle Anker fallen laſſen.

Holl. Onder Zeil alle Anker uitwerpen.
Dän. Lade alle Ankre falde under Sejl.
Schw. Läta alla Ankare falla i fullt ſeglande.
Engl. To let go all the anchors to beſt advantage.
Franz. Mouiller en pagale,
Ital. Dar fondo a la vela a tutte le ancore.
Span. Dar fondo a la vela a todas las anclas.
Port. Dar fundo a vela a todas ancoras.

Dieſes deſperate Manoeuvre geſchieht gemeiniglich nur alsdann, wenn man ſich nahe bey einem leger Wall befindet, und der Wind dabey ſo ſtark iſt, daſs man keine Hoffnung hat, ſich wieder davon abarbeiten zu können. Man muſs dabey hauptſächlich in Acht nehmen, daſs die Anker ſolche Lage bekommen, daſs ihre Taue nicht ſo leicht unklar werden. Wenn z. E. der Wind gerade auf die Küſte ſteht, ſo iſt die beſte Lage derſelben in gerader Linie längſt der Küſte.

136. Das Ankertau an die Kabelaring ſeiſen.

Holl. Het Ankertouw aan de Kabelaaring ſeiſen.

Dän. Sejſe Tovet med Kabelaringen, ſætte Knibere paa Tovet.
Schw. Sejſa Tåget vid Kabellarium, ſätta Knipare på Tåget.
Engl. To nip the cable.
Franz. Saiſir le cable avec les garcettes de la tournevire.
Ital. Salmaſtrare la gomena.
Span. Dar buelta al cable y al virador de combes con los mojeles.
Port. Dar volta ao virador e amarra com os michelos.

Die Seiſingen um das Ankertau und die Kabelaring ſchlagen, wenn man den Anker vermittelſt der Kabelaring lichten will, ſ. 107te Erkl.

137. Die Kabelaring aufſchricken.

Holl. De Kabelaaring opſchrikken.
Dän. Skrikke Kabelaringen op.
Schw. Skrikka up Kabellarium.
Engl. To ſurge at the capſtern.
Franz. Choquer la tournevire.
Ital. Dar un ſalto al capo piano.
Span. Dar un ſalto al virador de combes.
Port. Dar hum ſalto ou laſcar o virador.

Faſt auf eine ähnliche Weiſe, wie das Ankertau auf dem Bratſpill verfahren wird, (ſ. 130ſte Erkl.) ſchrickt man auch die Kabelaring auf dem Gangſpill auf, wenn ſolche bey dem Winden bis an das unterſte Ende deſſelben gekommen iſt, und die Schläge ſich bekneiffen. Das Gangſpill hat beſtändig eine kegelförmige Geſtalt, um das Aufſchricken zu erleichtern; ehe aber ſolches geſchieht, ſetzt man vor und hinter der Beting einen Stopper auf das Tau.

138. Die Bugten des Ankertaues fangen ſich, ſ. Bugten.

139. Das Schiff dreht vor ſeinem Anker auf, tornt auf, wenn der Anker zugegangen iſt.

Holl. Voor 't Anker opkomen of opdraayen.
Dän. Skibet dreyer op.
Schw. Skeppet ſvajar.
Engl. The ſhip ſwings.
Franz. Le vaiſſeau évite.
Ital. Far teſta all'ancora.
Span. Salir por el cable.
Port. O navio porta por a amarra.

Siehe die Erkl. 82.

140. Den Anker mit zwey oder drey Bugten fallen laſſen.

Holl. Het Anker met 2 of 3 Bogten vallen laten.
Dän. Lade Ankeret falde met 2 eller 3 Bugter.
Schw. Läta Ankaret falla med 2 eller 3 Bugter.
Engl. To let go the anchor with 2 or 3 ranges.
Franz. Mouiller 2 ou 3 plis du cable.
Ital. Dar fondo con 2 o 3 adduccia.
Span. Dar fondo con 2 o 3 adujas.
Port. Dar fundo com 2 ou 3 aduxas.

Ehe der Anker zugeht, hohlt man aus dem Kabelgat eine zur Tiefe des Grundes erforderliche Länge des Ankertaues, und legt es auf das Deck von der Kabelluke bis an das Bratſpill in Bugten neben einander, damit wenn der Anker fällt, ſogleich ein Theil des Ankertaues nachlaufen kann. Die ausgeholte Länge des Ankertaues, von dem Kabelgat nach dem Bratſpill, und von dem Bratſpill wieder zurück nach dem Kabelgat, nennt man eine Bugt. Weun der Grund tief iſt, holt man wohl vorher drey bis vier dergleichen Bugten herauf, und da das vorderſte Ende des Ankertaues um das Bratſpill liegt, ſo wird nur dabey gezogen, um eine von dieſen Bugten, ehe der Anker fällt, vor das Spill zu bringen, und dieſe Handlung nennt man eine Bugt abholen.

141. Das Ankertau mit der Sonne aufſchieſſen, ſ. Aufſchieſſen.

142. Das Ankertau gegen die Sonne aufſchieſſen, ſ. Aufſchieſſen.

143. Den Anker fangen.

Holl. Het Anker vangen,
Dän. At fange Ankeret.
Schw. Fänga Ankaret.
Engl. To get the anchor up along the bow in order to clear the cables.
Franz. Traverſer ou ſuſpendre l'ancre pour defaire les tours des cables.
Ital. Traverſare l'ancora per diffare le volte delle gomene.
Span. Suſpender el ancla al coſtado para quitar la buelta de los cables.
Port. Por a ancora a roſſa para quitar as voltas das amarras.

Wenn der Anker unter dem Krahn hängt und unklar vom Tau iſt, ſo wird er etwas an der

Seite des Schiffs in die Höhe geholt, und dieſes nennt man den Anker fangen oder auffangen. Es geſchieht in der Abſicht, damit etliche Leute auf denſelben ſteigen und ihn klaren können. Das Auffangen wird entweder mit dem Penterhaken oder auch mit einem Strop verrichtet. Letzterer wird gewöhnlich dazu genommen, wenn es hart ſchlingert, weil alsdann der Anker leicht von dem Penterhaken abglitſchen, oder auch ſich in demſelben bewegen und der Seite des Schiffes oder den Leuten Schaden zufügen kann.

144. Die Ankerboye fangen.

Holl. De Boei vangen.
Dän. Fange Bojen.
Schw. Fänga Bojan.
Engl. To hitch de buoy.
Franz. Saiſir la bouée.
Ital. Afferrare il gavitello.
Span. Agarrar la boya.
Port. Agarrar a boia.

Die ſchwimmende Boye beym Kattenſtehrt ergreifen und ſie aus dem Waſſer ins Boot nehmen, um den Anker vermittelſt des Boyereeps zu lichten.

145. Die Ankerboye auswerfen.

Holl. De Boei uitwerpen.
Dän. Strömme Bojen.
Schw. Strömma Bojan,
Engl. To ſtream the buoy.
Franz. Mettre la bouée a l'eau.
Ital. Mettere il gavitello all' acqua.
Span. Echar la boya en el mar.
Port. Metter a boia no mar.

Die Ankerboye ins Waſſer werfen, nachdem ſie vorher mit dem Boyereep an den Anker befeſtiget worden. Wenn man den Anker fallen läſst, iſt die Boye gewöhnlich mit einem falſchen Stich an die Vorpardun geſtochen, und wenn der Anker tief genug gekommen iſt, ſo daſs das Boyereep zieht, oder wie man in der Seeſprache ſagt, fuddert, ſo wird gerufen: laſs laufen die Boye! Worauf der falſche Stich losgelaſſen und die Boye über Bord geworfen wird.

146. Das Boyereep des Ankers fiſcht.

Holl. Het Boeireep viſcht.
Dän. Boyerebet fiſker,
Schw. Boyrepet fiſkar.
Engl. Is said of the buoy-rope, when it runs foul of the rudder.
Franz. L'orin eſt embaraſſé ſous le timon.
Ital. La grippia s'imbarazza ſotto il timone.

Span.

Span. El orinque ſe embarazza en el timon &c.

Port. O orinque ſe embaraça no leme.

Wird geſagt, wenn daſſelbe beym Auswerfen nicht klar fällt, ſondern irgendwo an der Seite oder unter das Steuer des Schiffs feſt zu ſitzen kömmt. Dieſs iſt aber eine gefährliche Sache und man kann darüber den Anker; ja ſo gar das Schiff ſelbſt verliehren. Dem ungeachtet ſind viele Schiffe dieſem Uebel unterworfen.

147. Die Ankerboye wacht.

Holl. De Boei waakt.
Dän. Boyen vaker.
Schw. Bojan vaker.
Engl. The buoy is floating in ſight over her anchor.
Franz. La bouée veille ou eſt à la veille.
Ital. Il gavitello veglia.
Span. La boya vela.
Port. A boia vigia.

Von einer Ankerboye wird geſagt, daſs ſie wacht, wenn dieſelbe auf dem Waſſer ſchwimmt.

148. Die Ankerboye wacht nicht, ſteht blind.

Holl. De Boei waakt niet, ſtaat onder Waater.
Dän. Boyen vaker ikke.
Schw. Bojan vaker ej.
Engl. The buoy is not floating in ſight over her anchor.
Franz. La bouée eſt noyée.
Ital. Il gavitello ſtà annegato.
Span. La boya eſta ahogada.
Port. A boia naõ vigia, ou eſtá no fundo.

Eine Ankerboye wacht nicht, oder ſteht blind, wenn ſie von dem Strom mit unter das Waſſer geriſſen wird, und wenn dieſes ſeyn ſollte, muſs man noch einen Wacher daran binden, ſ. Ankerwächter.

149. Die Stroppen der Ankerboye. Fig. 34. a a.

Holl. De Stroppen van de Boei.
Dän. Boyens Stropper.
Schw. Bojans Stroppar.
Engl. The ſlings of a buoy.
Franz. La garniture ou trelingage de la bouée.
Ital. La garnitura d'un gavitello.
Span. La guarnicion de la boya, o los eſtrobos de la boya.
Port. A guarniçaõ de huma boia.

Die Taue, welche zu mehrerer Feſtigkeit um die Boye gebunden ſind.

150. Der Kattenſtehrt einer Ankerboye. Fig. 30. h.

Holl. De Katſteert van de Boei.
Dän. Boyens Katteſtært (Katterumpe.)
Schw. Bojans Kattſtert (Kattrumpa.)
Engl. The laniard of the buoy.
Franz. La petite corde ſervant a ſaiſir et porter la bouée.
Ital. Un piccolo capo alla teſta del gavitello per prenderlo e portarlo.
Span. Una pieza de rebenque a la cabeza de la boya para llevarla.
Port. Hum pequeno cabo ou peça de revem na teſta da boia.

Das kleine Ende vom Tau oben an der Boye, welches zum Handhaben derſelben dient.

ANKLAMPEN, die feindlichen Schiffe mit Haken und Enterdreggen, ſ. Entern.

ANKOMMEN, ANLANDEN.

Holl. Aankomen.
Dän. Ankomme, Anlande.
Schw. Ankomma.
Engl. To arrive at the land.
Franz. Arriver, prendre terre.
Ital. Arrivare.
Span. Arrivar, llegar.
Port. Arrivar, chegar.

Mit dem Schiffe an einem Ort ankommen oder das Land erreichen.

ANLAUF der See gegen das Schiff, ſ. Seeſtürzungen.

ANLAUF der See gegen das Ufer, ſ. Brandung.

ANLEGEN, die Wand. (vulgo die Wanten.

Holl. De Want aanleggen.
Dän. Lægge Vanten paa.
Schw. Lägga Vanten på.
Engl. To fix the ſhrouds over the maſtheads by their eye or collar.
Franz. Capeler les haubans.
Ital. Incapellare le ſarchie.
Span. Encapillar la jarcia.
Port. Emcapilhar a xarcia.

Heiſst bey dem Auftakeln eines Schiffs das Auge (Fig. 515. b.) der Wandtauen um den Maſt legen. In eben dieſem Verſtande ſagt man auch, die Stagen und andere Tauen anlegen.

ANLEGEN, bey einem Schiffe.

Holl. Zy aan Zy leggen, breed leggen.
Dän. Lægge langs ved et Skib, lægge ſig ved Siden af det.
Schw. Lägge långskepps,
Engl. To lay a ship a long ſide of another.
Franz. Elonger, ou prolonger un vaiſſeau.
Ital. Prolungarſi, mettere coſta a coſta.
Span. Prolongarſe.
Port. Prolongarſe, metter de encontro hum navio contra outro, pollo bordo a bordo, verga a verga.

Sich mit einem Schiffe dergeſtalt an ein anderes legen, daſs ſich beyder Seiten neben einander befinden. Wenn Schiffe in einem Hafen auf ſolche Weiſe neben einander liegen, ſo ſind gewöhnlich je zwey und zwey mit Springtauen, das heiſst, mit kreuzweiſe von einem Schiffe zum andern gehenden Tauen befeſtigt. Und damit die Schiffe durch an einander Stoffen oder Reiben keinen Schaden bekommen, hängt man zwiſchen beyde, Hölzer oder Stücke von Maſten, welche nach dem Holländiſchen Wreifhölzer genannt werden.

ANLEGEN, das Haar und Papier hinter der Spiekerhaut, ſ. Spiekerhaut.

ANLEGEN. ein Schiff.

Holl. Een Schip aanleggen.
Dän. Lægge et Skib paa Stabelen.
Schw. Lägga et Skepp på Stapeln.
Engl. To lay a ship on the ſtocks.
Franz. Mettre un vaiſſeau ſur le chantier.
Ital. Mettere una nave sul cantiere.
Span. Poner un navio ſobre las gradas.
Port. Pôr hum navio ſobre o eſtaleiro para o trabalhar.

Anfangen ein Schiff zu bauen, oder den Kiel deſſelben, und die erſten Hölzer dazu auf den Stapel legen.

ANLEGEN, zur Ladung.

Holl. Ter Lading aanleggen.
Dän. Lægge an at ladde.
Schw. Lägga an at laſta, begynna at laſta Gods i et Skepp.
Engl. To be ready to get lading.
Franz. Etre prét à charger.
Ital. Star pronto a ricever carica.
Span. Eſtar liſto a recibir carga.
Port. Eſtar liſto a receber carga.

Man ſagt von einem Schiffe, es hat angelegt zu laden, wenn es fertig iſt Ladung einzunehmen.

ANLEIKEN, ſ. Leiken.

ANLIEGEN, Nord oder Süd anliegen.

Holl. Noord aanleggen.
Dän. At ligge Nord an.
Schw. Ligga Nord an.
Engl. To ſtand to the North.
Franz. Porter au Nord.
Ital. Far ſuo rumbo a tramontana.
Span. Hazer la derrota o el rumbo del Norte.
Port. Fazer a derrota do Norte.

Nach Norden zu ſteuern, oder das Schiff gerade dahin richten.

Seewärts ANLIEGEN.

Holl. Zeewaarts aanleggen.
Dän. Staae ved Skibet fra Landet, ud at Söen, söeværts.
Schw. Ligga an ſjövart.
Engl. To ſtand off.
Franz. Porter le cap à la mer, avoir le cap au large.
Ital. Far rota al largo.
Span. Correr fuera, al largo.
Port. Correr ao largo.

Nach der See zu ſteuern. Ueberhaupt heiſst auf einen Gegenſtand anliegen ſo viel, als das Vordertheil des Schiffs gerade auf denſelben gerichtet haben und darauf zu ſegeln.

Wo LIEGT das Schiff AN!

Holl. Hoe leit't aan.
Dän. Hvor ligger J an.
Schw. Hur liggen J an.
Engl. Hou wind you.
Franz. Ou eſt le cap.
Ital. Onde va la proa.
Span. Adonde va la prua.
Port. Donde vai a proa.

Die Frage an den Steuermann, oder denjenigen der am Ruder ſteht, um ſich zu erkundigen, welchen Kurs das Schiff ſteuert.

ANLUVEN.

Holl. Loeven, aanloeven.
Dän. At luve an.
Schw. Lofva, ſlicka up bi de vind.
Engl. To go to windward or to the weather ſide.
Franz. Aller au lof.
Ital. Orzare, andare al vento, all'orza.
Span. Orzar.
Port. Orçar, metter a orça.

Iſt das Gegentheil von Abhalten. Man ſehe, was daſelbſt geſagt worden.

LUV AN.

Holl. Loef! Loef! hou by de Wind! Loef aan!
Dän. Roeret i Læ!
Schw. Håll bi de Vind!
Engl. Luff!
Franz. Au loff!
Ital. Orza!
Span. Orza!
Port. Orça.

Der Befehl an den Steuermann, nicht abzufallen, ſondern anzuluven, oder das Ruder lewärts zu drehen.

ANNÄHEN, einen Block.

Holl. Een Block naajen, vaſt maaken.
Dän. At naye en Blok.
Schw. Naya en Blok.
Engl. To fixe or ſeize a blok.
Franz. Frapper une poulie.
Ital. Ligare un bozzello.
Span. Coſer un moton.
Port. Coſer hum moutaõ.

Einen Block an der Stelle, wo derſelbe dienen ſoll, feſtbinden.

ANNOTINAE.

Gewiſſe Fahrzeuge der Römer, die Mundproviſion führten.

ANORDIE.

Holl. Een ſtormig Noordwind.
Dän. En ſtormigt Nordwind.
Schw. En ſtormaktig Nordwind.
Engl. A northerly ſtorm peculiar to the gulph of Mexico called by the english Creoles, a North.
Franz. Anordie, ou un fort vent du Nord.
Ital. Tramontanata.
Span. Viento furioſo de Norte, Anordia.
Port. Tempeſtade do vento Norte, ſuccede eſta em certos tempos nas coſtas da Nova Heſpanha e nas llhas do golfo do Mexico.

So wird inſonderheit in Neuſpanien ein heftiger und anhaltender Nordwind genannt.

ANQUINA.

Ein Tau auf römiſchen Schiffen, womit die Antenna nach dem Maſt gezogen wurde. Wahrſcheinlich ſind die auf Galeren gebräuchlichen Taue, welche man Ital. *anchi* und Franz. *anquins* nennet, noch eben das, was die *anquina* der Römer waren.

ANRACKEN.

Holl. Aanrakken.
Dän. At rakke eller anrakke.
Schw. At racka, göra Racken faſt om Rån.
Engl. To faſten the yards with a parrel.
Franz. Mettre le raccage.
Ital. Mettere la trozza.
Span. Poner el raccamento.
Port. Pôr a urracca.

Die Raaen mit dem Rack an die Maſten oder Stengen binden, ſ. Rack.

ANRAKEN oder ANRAHKEN, ſ. Raken und Feſtraken.

ANREIHEN, ein Bonnet.

Holl. Een Bonnet aanrygen.
Dän. Lidſe an Bonnetten.
Schw. Litſa an Bonnetten.
Engl. To lace on a Bonnet.
Franz. Lacer une Bonnette.
Ital. Allacciare una Bonnetta.
Span. Atar, enlazar una Boneta.
Port. Enlaçar huma Boneta.

Das Bonnet an ein Segel ſchnüren, indem man die doppelten Parten (Fig. 541 a b f g h i) des Schnurs oder der Linie, welche ſchon vorher an das Segel gemarlt worden, durch die Löcher ſticht, die ſich zu der Abſicht in dem Bonnet befinden. Es geſchieht ſolches auf folgende Weiſe: Man ſticht zuerſt den doppelten Part (a a Fig. 540 und Fig. 541) der Linie, die an das erſte Loch c des Segels, wie auch an die übrigen gemarlt iſt, durch das erſte Loch des Bonnets, hierauf geht man zu dem zweyten Loch d, und ſticht ebenfalls wieder den doppelten Part b b durch das zweyte Loch des Bonnets; alsdann ſchlägt man den an der andern Seite des Segels hervorſtehenden erſten doppelten Part a a über den zweyten b b, den zweyten wieder über den dritten, nachdem letzterer vorher durch das dritte Loch geſtochen worden, und ſetzt dieſe Arbeit ſo lange fort, bis man von dem äuſſerſten Ende des Segels, bis an den Maſt gekommen iſt. Die beyden daſelbſt übrig bleibenden doppelten Parten, werden alsdann mit einem ſogenannten Schloſs e (vulgo Schlot) dergeſtalt verbunden, wie die Figur zeigt. Wenn nun der Wind zu ſtark wird und man das Bonnet wieder abnehmen muſs, ſo braucht man nur das Schloſs los zu machen, alsdann kann man die ganze Anreihung, welche nichts weiter, als ein Kettenſtich iſt, auf einmal losreiſſen. Gewöhnlich geſchieht ſolches von dem Winde ſelbſt, ſ. Bonnet

ANRUDERN oder ANROYEN. Roy an!

Holl. Roej aan!
Dän. Vel an! Roe!
Schw. Ro friſkt!
Engl. Pull away!
Franz. Avant!
Ital. Cala remo! Avanti!
Span. Ala por los remos!
Port. Ala!

Ein Befehl oder Aufmunterung an das Volk, ſtärker zu royen.

ANRUDERN, ANROYEN.

Holl. Aanroejen.
Dän. At roe an, ſtöde an.
Schw. Ro an. ſtöta an.
Engl. To row againſt any thing.
Franz. Aborder en vogant.
Ital. Abordare vogando.
Span. Abordar vogando.
Port. Abordar vogando.

Mit dem Fahrzeuge, worinn gerudert wird, irgendwo anſtoſſen.

ANSA gubernaculi.

So hieſs die Ruderpinne bey den Römern.

ANSCHEEREN, ein Tau (beym Reepſchläger).

Holl. Een Touw aanſcheeren, de Gaaren ſpannen.
Dän. At ſkiære et Tov an.
Schw. Skära an et Tåg.
Engl. To warp a rope.
Franz. Ourdir une corde.
Ital. Ordire un capo.
Span. Urdir un cabo.
Port. Ordir hum cabo.

Die Kabelgarne, vermittelſt Menſchen oder Pferden, von den Rollen (a a a Fig. 406) ziehen und die Enden derſelben an die Dreher b f befeſtigen. Wenn ein Tau angeſchoren werden ſoll, ſo wird von jeder der Rollen, (welche ſich entweder an dem Anſcheerpfahl c c vertikal über einander, oder auch in einer Art Geſtell d d d, horizontal neben einander befinden) das Ende des darauf befindlichen Kabelgarns, durch den Ring e geſteckt, und alsdann dieſe Kabelgarne zuſammen, entweder durch Menſchen oder gemeiniglich durch Pferde, ſo weit von den Rollen gezogen, als man die Duchten anſcheeren will. Wenn dieſes geſchehen, ſo befeſtigt oder ſticht man das eine Ende der Kabelgarne, an den Dreher b der Drehpfahle, und

das andere an den Dreher des Schlittens f, welcher an einen in die Erde geſchlagenen Pfahl feſtgebunden iſt. Um ein Tau gut anzuſcheeren, wird erfordert, daſs ſowohl die Kabelgarne unter einander, als auch die Duchten ſelbſt, gleiche Spannung haben. Man kann dieſs leicht gewahr werden, wenn man nur bemerkt, ob eine von denſelben durch ihr eigenes Gewicht weiter nach der Erde hängt, als die andere. Etliche Meiſter haben in dieſem Fall die ſchlimme Gewohnheit, und drehen ſolche etwas, daſs ſie mit den übrigen wieder gleiche Höhe bekommen; allein man ſieht leicht ein, wie höchſt ſchädlich dieſer Gebrauch iſt, weil dadurch die Ducht, auch in einem Tau, mehr geſpannt wird, als die übrigen, und daher das ganze daran ziehende Gewicht beynahe allein halten muſs. Es muſs natürlich auch eher zerſpringen, als wenn alle Duchten gleiche Tragt haben und gemeinſchaftlich würken können. Die Kabelgarne werden gewöhnlich um $\frac{1}{3}$ länger angeſchoren, als die Länge des Taues werden ſoll, denn der dritte Theil geht durch das Zuſammendrehen verlohren. Jedoch iſt dieſes Verhältniſs noch zu groſs, weil aus der Erfahrung erhellet, daſs je weniger ein Tau zuſammengedrehet wird, je mehr Laſt kann es tragen, und aus dieſer Urſache zerſpringen die ruſſiſchen Taue, welche noch mehr als $\frac{1}{3}$ zuſammengedrehet ſind, am leichteſten von allen, ungeachtet ſie von weit beſſerm Hanf gemacht werden. Je mehr aber ein Tau zuſammengedrehet wird, je beſſeres Anſehn bekömmt es, und die Meiſter können dadurch weit leichter ihren Betrug verbergen, indem die ſchlechten Zuthaten nicht ſo leicht in die Augen fallen, ſ. Zuſammendrehen.

ANSCHEERPFAHL, (beym Reepſchläger).

Holl. Een Aanſcheerpaal.
Dän. Skiærpæl.
Schw. Skärpåle.
Engl. A rope-makers rack to warp a rope.
Franz. Le Ratelier.
Ital. La Raſtrelliera per ordire un capo.
Span. Un palo con ganchos para urdir las filaſticas.
Port. Hum palo com ganchos para ordir cabos.

Man ſehe, was bey Anſcheeren davon geſagt worden.

ANSCHLAGEN, ein Tau an das andere, (beym Reepſchläger).

Holl.

Holl. Aanſpliſſen.
Dän. Anſpliſſe.
Schw. Anſpliſſa.
Engl. To ſplice.
Franz. Epiſſer.
Ital. Antugliare.
Span. Hazer una coſtura larga.
Port. Fazer huma coſtura larga.

Heiſst beym Reepſchläger ein Tau verlängern, indem man an die Kardeele (Fig. 520 b b b) des Taues c die Kardeele a a a ſpliſst, womit das Tau verlängert werden ſoll, und zwar dergeſtalt, daſs dieſe drey Splitſungen ſich nicht an einer Stelle befinden. Wenn dieſes geſchehen, wird das Tau auf gewöhnliche Weiſe an die Drehpfahle geſpannt und vermittelſt des Schlittens zuſammengedrehet. Dieſes Anſchlagen oder Anſpitzen iſt von dem gewöhnlichen Splitſen darin unterſchieden, daſs bey letzterm die beyden Enden, zweyer ſchon gemachter Taue, zuſammengeſpliſst werden, und die Splitſung folglich weit ſichtbarer wird.

ANSCHLAGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen aanſlaan.
Dän. At anſlaae Sejlene.
Schw. At anſlä Segel.
Engl. To bend a ſail to its yard.
Franz. Enverguer.
Ital. Inferire, fiorire. *Bey lateiniſchen Segeln ſagt man* inantennare. *Ven.* impennare.
Span. Envergar las velas.
Port. Emvergar as velas.

Die Segel vermittelſt der Raabänder und Nockendſel, an die Raaen binden oder feſtmachen, damit ſie daſelbſt dienen können, ſ. Abſchlagen.

ANSEGELN.

Holl. Aanzeilen.
Dän. Anſejle.
Schw. Segla an.
Engl. To run foul, of.
Franz. Aborder, courir ſur un vaiſſeau &c.
Ital. Abordare, correre ſopra un baſtimento &c.
Span. Abordar, correr ſobre un navio &c.
Port. Abordar, correr ſobre hum navio &c.

Wenn ein Schiff im Segeln gegen etwas anläuft, ſo ſagt man, es hat angeſegelt.

ANSETZEN, die Wanten, die Bugſprietwuhling, die Stagen &c.

Holl. De Wanten &c. aanzetten.

Dän. At anſætte Vanter &c.
Schw. At Anſätta Vanten &c.
Engl. To ſet up the ſhrouds.
Franz. Rider les haubans.
Ital. Teſare le ſarchie &c.
Span. Atezar la jarcia &c.
Port. Atezar a emxarcia &c.

Wenn von ſtehendem Tauwerk die Rede iſt, ſo heiſst anſetzen ſo viel, als ſolches ſteifer machen oder mehr ſpannen. Die untere Wand wird, nach geſchehener Anlegung und Einſcheerung der Taljereeps, gewöhnlich mit einem Mantel und Takel angeſezt, indem man die Mantel an das Wandtau nähet, welches angeſetzt werden ſoll, und den unterſten Block des Takels auf dem Deck befeſtigt oder anhakt, und alsdann den Läufer des Takels um das Gangſpill ſchlägt und darauf windet. Die obern Wanten werden gewöhnlich angedrehet.

Die Bugſprietwuhling wird mit dem Spill eines unter das Bugſpriet gelegten Boots angeſetzt. Bey Kauffahrern geſchieht ſolches gewöhnlich mit dem Bratſpill im Schiffe ſelbſt. An etlichen Orten findet noch der üble Gebrauch Statt, daſs man das äuſſerſte Ende des Bugſpriets, mit gefüllten Waſſertonnen oder anderm Gewicht beſchwert; allein es iſt leicht einzuſehen, daſs man dadurch eine entgegengeſetzte Würkung erhält, weil das Bugſpriet juſt an der Stelle, wo es gewuhlt werden ſoll, eine Bugt in die Höhe ſchmeiſst. Die Stagen werden ebenfalls mit einem Takel oder einer Gien angeſetzt. Wenn ein Stag ſchon ſo weit angeſetzt iſt, daſs es beynahe hinlänglich geſpannt iſt, und nur noch etwas Bugt hat, ſo ſagt man, es muſs noch etwas geſtaget werden, das heiſst, noch etwas angeſetzt, um die völlige Spannung zu bekommen.

ANSETZEN, die Ladung einer Kanone.

Holl. De Lading aanzetten.
Dän. At anſætte.
Schw. At anſätta Laddningen.
Engl. To ramm home.
Franz. Battre la charge, pouſſer la charge au fond du canon.
Ital. Battere la carica.
Span. Atacar la carga.
Port. Atacar ou calcar a carga.

Die Ladung der Kanone, mit dem Anſetzer oder Stampfer, bis an den Boden der Kanone treiben, ſ. Stampfer.

ANSETZER der Kanone, ſ. Stampfer.

ANSETZER, Treibeiſen.

Holl. Een Dreefyzer.
Dän. En Driver eller Jagtbolt at drive Bolter ud med.
Schw. Jagbult,
Engl. A Driving-bolt or Drive-bolt.
Franz. Repouſſoir.
Ital. Rebolo.
Span. Rebujo.
Port. Repuxo.

Ein Eiſen bey den Schiffszimmerleuten, welches die Geſtalt der Fig. 213 hat, und dazu dient, die Bolzen wieder aus dem Holz zu treiben oder dieſelben zu ſtempeln. In dieſer Abſicht faſst einer dieſes Eiſen bey dem Stiel a, und hält das Ende b an den Bolzen, der geſtempelt werden ſoll; ein anderer ſchlägt hingegen mit einer eiſernen Keule oder Moker auf das andere Ende c, und treibt auf dieſe Weiſe den Bolzen heraus. Man bedient ſich auch hiezu eines Stempelbolzens Fig. 214, ſ. Stempelbolzen.

ANSPITZEN, ein Tau, ſ. Anſchlagen.

ANSPLISSEN oder ANSPLITSEN, ſ. Spliſſen.

ANSPÜHLUNGEN.

Holl. Aanspoeligen, Aanwas.
Dän. Tangbeed eller Tangval.
Schw. Sanden eller Jorden ſom Strömmen ſköljer eller ſätter til.
Engl. A ſort of bank thrown up by the waves upon any coaſt.
Franz. Laiſſes et relais.
Ital. Interri, ricolmi.
Span. Crecimiento de las tierras a las coſtas.
Port. Arrumaçaõ de terras que o mar faz pelas coſtas.

So nennt man den Sand und Schlamm, den das Meer ans Ufer ſpühlt, der mit der Zeit anwächſt und dem Lande zugefügt wird.

ANSTAMPFEN, die Ladung einer Kanone.

Gebräuchlicher iſt anſetzen.

ANTAKELN, ſ. Auftakeln.

ANTEMON.

Hieſs bey den Römern, nach dem Nicol. Perotus, ein Segel, welches nur bey ſchwerem Sturm gebraucht wurde und leicht gewendet werden konnte. Vielleicht iſt es eben daſſelbe

geweſen, welches auf ältern italieniſchen Galeeren *Artimone* hieſs. Lilius Gyraldus aber verſteht darunter ein kleines Segel, welches an die gröſſern hefeſtigt ward, oder eine Art Bonnet ſ. *Artemon.*

ANTENNA, (bey etlichen Antemna.)

Holl. Een latynſche Raa.
Dän. En latinſk Raa,
Schw. En latinſk Rå.
Engl. A lateen yard.
Franz. Antenne.
Ital. Antenna.
Span. Antena o entena.
Port. Huma entena.

So hieſs bey den Römern eine Raa, die Griechen hingegen nannten die Raaen *keraiai, kerata,* welcher Name eigentlich Hörner bedeutet. Daher werden die beyden äuſſerſten Enden oder die Nocken *akrokeraia* genannt und bey den Lateinern *cornua.* Heutiges Tages heiſst *Antenna* noch bey den Italienern, Franzoſen, Spaniern und Portugieſen eine Raa, welche ein dreyeckt tes Segel führt, ſo wie auf Galeeren, Schebecken, Tartanen &c. der Gebrauch iſt und ſolche beſteht, wie man Fig. 251 ſieht, aus zwey Stücken, wovon das unterſte b von den Italienern *carro* und das oberſte a *Penna* genannt wird. Wahrſcheinlich iſt die Raa der Lateiner eben ſo geſtaltet geweſen, wenigſtens iſt ſo viel gewiſs, daſs das Segel einer *Antenna* noch jetzt bey den obgedachten Nationen den Namen *vela latina* (lateiniſches Segel) führt.

ANTHUN, einen Hafen oder ein Land.

Holl. Land aandoen.
Dän. Löbe ind for Uvejr.
Schw. Löpa in.
Engl. To call at any port.
Franz. Relacher, faire eſcale.
Ital. Pigliare terra, porto, far ſcala.
Span. Arribar, tomar tierra.
Port. Tomar o porto.

Gewöhnlich verſteht man darunter, des ſchlechten Wetters oder der ſchlechten Beſchaffenheit des Schiffs wegen, einen Hafen oder Land zu erreichen ſuchen. Doch heiſst Land anthun auch ſoviel, als ſolches zu Geſichte bekommen. So ſagt man zum Beyſpiel, wir ſind dem Lande ſehr nahe und müſſen es bald anthun. Ein Revier anthun heiſst auch in daſſelbe hineinſegeln.

ANTIEFEN.

Holl. Diepen, aandiepen.
Dän. At Kaſte Lod, lodde.

Schw.

Schw. Kaſta Lodet.
Engl. To ſound.
Franz. Sonder.
Ital. Scandagliare.
Span. Sondar, ſondear, echar la ſonda.
Port. Fazer a ſonda, ir a ſonda, Sondar.

Sich dem Lande nähern, indem man mit dem Loth die Tiefe des Waſſers erforſchet. Gemeiniglich wird zu dieſer Abſicht das Boot voraus geſandt, damit das Schiff nicht auf Untiefen gerathe, ſ. Lothen.

ANTIPODES, ſ. Gegenfüſsler.

ANTLIA, ANTLION, ANTLON.

So hieſs bey den Griechen die Schiffspumpe, die Lateiner nannten ſie *hauſtrum*, *tolleno* oder *tollena*.

ANTOECI, ſ. Gegenwohner.

ANTONIA.

Der Name des berühmten Schiffs, worauf ſich Marcus Antonius und Kleopatra in der Schlacht bey Actium befanden. Die Taue deſſelben waren von Seide und die Segel mit dem feinſten Purpur gefärbt. Man hatte überhaupt in ältern Zeiten häufig den Gebrauch, die Segel, Maſten und das Schiff ſelbſt mit blauer Farbe zu bemahlen. Inſonderheit pflegten ſolches die Vanneſer zu thun, um dadurch die Annäherung ihrer Schiffe vor dem Feinde zu verbergen; auch Cäſar erzählt, daſs er ſich dieſer Liſt bedient und einige Vortheile dadurch erhalten habe.

ANTREIBEN, Planken.

Holl. Een Plank aandryven.
Dän. At drive en Planke ind eller paa.
Schw. Drifva Plankorne in eller på.
Engl. To drive the planks to a timber.
Franz. Preſſer les planches contre le bord.
Ital. Comprimere le tavole, mettere le tavole in torſe.
Span. Atracar las tablas.
Port. Apertar, atracar as pranchas ao coſtado.

Die Planken mit Gewalt an das Holz, woran ſie liegen ſollen, hinantreiben, ſo daſs ſie vollkommen daran ſchlieſſen und ſich zwiſchen der Fläche des Holzes und der Planke kein Zwiſchenraum befinde. Die Werkzeuge deren man ſich dazu bedient, findet man unter Jagdt und Jagdtbolzen. An etlichen Orten und beſonders in Portugal werden die Planken mit Tauen angeholt.

ANTWORTEN, oder die Begrüſſung erwiedern, ſ. Wiedergrüſſen.

ANWACHS des Ufers, ſ. Anſpühlung.

ANWINKEN.

Holl. Aanwenken.
Dän. At ſiire Forſkiödene for at gaae bi de Vind.
Schw. At fira Förſkoten för at gå bi de Vind.
Engl. To eaſe off the sheets of the fore ſtay-ſails and the jib in order to go to windward.
Franz. Filer les ecoutes des voiles d'avant.
Ital. Filare le ſcotte delle vele di prua per orzare.
Span. Arriar las eſcotas de las velas de proa para orzar.
Port. Arriar as eſcotas das velas de proa para orçar.

Wenn das Ruder beym Wenden in Lee gedreht worden und das Schiff nicht luven will, ſo winkt man etwas an, das heiſst, man viert die Vorſtagſegel und Klüver-Schoten etwas, damit die Segel anfangen zu killen und das Schiff in Schwiemſchlag zu liegen kömmt.

APELIOTES, der Oſtwind, ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

APERTAE, gr. aphraktoi.

Waren bey den Römern und Griechen Laſtſchiffe, welche kein Verdeck hatten.

APHELIUM, ſ. Sonnenferne.

APHLASTA.

So hieſs bey den griechiſchen Schiffen ein Zierrath am Hintertheil, der oftmals eine runde Geſtalt hatte, oftmals aber auch wie Flügel geformt war. An dieſem Zierrath befand ſich auch zuweilen ein kleines Schild.

ASPIDEION oder ASPIDISKE.

Dieſer Zierrath wurde eben ſo, wie das *Acroſtolium*, von den überwundenen Schiffen abgenommen und an die Schiffe der Sieger gehänkt, um damit ihren Triumph glänzend zu machen. Das *Apluſtrum* der Römer ſcheint eben daſſelbe zu bedeuten.

APHRAKTOI, ſ. Apertæ.

APLUSTRUM, ſ. Aphlaſta.

APOBATHRAI.

Waren Stege vermittelſt welcher man aus den Schiffen ans Land oder aus einem Schiffe in das andere ging.

APOGEIA, lat. Retinacula.

So hieſſen die Landfeſtungen oder Taue, mit welchen die Schiffe am Ufer feſtgebunden wurden. In den meiſten Häfen befanden ſich zu dem Ende Steine, welche durchbohrt waren und daher *Daktylioi* hieſſen.

APOGEUM, lat. Apogæum, ſ. Erdferne.

APOSTEL.

So werden bey etlichen Niederländern die Bughölzer oder Bugſtücke genannt. Es verdient hiebey bemerkt zu werden, daſs ſolche ebenfalls bey den Franzoſen *Apotres* und Italienern *Apoſtoli* heiſſen, ſ. Bughölzer.

APSIDEN, lat. Apſides, Auges.

Holl. Apſiden.
Dän. Apſiden, en Planets tvende Puncter hvor den er längſt fra, eller nærmeſt Jorden.
Schw. Apſiden, de två Punckter hvareſt en Planet är antingen längſt borte ifrån eller närmeſt den Kroppen on hvilkan han har sitt Lopp.
Engl. Apſides.
Franz. Apſides ou Abſides.
Ital. Gli Apſidi.
Span. Los Apſides los dos Puntos opueſtos que deſcribe el Planeta de los cuales el mas alto ſe llama Apojeo y el mas cercano a la tierra, Perijeo.
Port. Os Apſides diz-se de dous pontos da orbita de hum planeta, dos quaes o mais alto se chama Apogeo e o mais baixo Perigeo.

Die beyden Puncte einer Planetenbahn, in deren einem der Planet von der Sonne am weitſten entfernt, im andern aber derſelben am nächſten iſt. Wenn man von der Erde redet, ſo gebraucht man die Wörter *Apogæum* (Erdferne) und *Perigæum* (Erdnähe). Der Name Abſiden kömmt ſchon bey griechiſchen Schriftſtellern vor, und bedeutet eigentlich Umfang eines Rades, auch Krümmung eines Gewölbes und iſt dann den Hauptpuncten der krumlinigten Bahnen der Geſtirne beygelegt worden, ſ. Sonnenferne, Sonennähe. Der Name *Auges* kömmt von den Arabern her.

APSIDENLINIE, lat. lineas apſidum axis orbitæ.

Holl. De Apſidenlyn.
Dän. Apſidenlinie den Linie imellem den Punct hvor en Planete er, naar den er längſt fra Jorden og den, hvor den er nærmeſt.
Schw. Apſidenlinie, eller den Linie som man föreſtäller sig imillan de förenämde Punckter.
Engl. The Line of Apſides.
Franz. Ligne des Apſides, le grand axe de l'orbite.
Ital. Linea degli Apſidj.
Span. Linea de los Apſides.
Port. Linha dos apſides (o Diametro que une os apſides e paſſa pelo centro da orbita do Planeta e pelo centro do mondo.

Die gerade Linie Fig. III. AP, welche durch beyde Apſiden A und P geht. Sie iſt die groſſe Axe der elliptiſchen Planetenbahn und geht alſo durch die Sonne oder durch den Brennpunct S und durch den Mittelpunct C. Die Apſidenlinien oder groſſen Axen der Planetenbahnen verändern von Zeit zu Zeit ihre Lage gegen die Fixſterne und drehen ſich um die Sonne nach der Ordnung der Zeichen, das iſt von innen heraus betrachtet, von der Rechten zur Linken fort. Man ſehe den Artikel Sonnenferne.

AQUILO, der Name des Nord-Oſtwindes bey den Alten, ſ. Wind.

ARBEITEN. Das Schiff arbeitet.

Holl. Arbeiden, het Schip arbeidt.
Dän. Skibet arbeider.
Schw. Skeppet arbetar.
Engl. The ſhip works.
Franz. Le vaiſſeau fatigue beaucoup.
Ital. Il vaſcello travaglia.
Span. El navio trabaja.
Port. O navio travalha.

Wenn ein Schiff in der See heftig ſtampft und ſchlingert, ſo ſagt man es arbeitet, ſ. Stampfen und Schlingern.

ARCHE des Noah.

Holl. De Arke Noachs.
Dän. Noæ Ark.
Schw. Noachs Ark.
Engl. The Ark of Noah.
Franz. l'Arche de Noé.
Ital. Arca di Noé.
Span. Arca de Noé.
Port. Arca de Noé.

Der Name des bekannten Schiffs oder Kaſtens, worinn der Erzvater der Juden, während einer Sündfluth, mit ſeiner Familie und einem Paar von allen Kreaturen des Erdbodens gelebt haben ſoll. Es verdient deswegen einer Erwähnung, weil ſolches in ältern und ſelbſt auch in neuern Zeiten,

ten, von vielen Schriftſtellern für das vollkommenſte Muſter eines Schiffs gehalten worden iſt, und etliche Schriftſpeculanten ſogar verleitet hat, ſich mit der Schiffbaukunſt abzugeben, und nach dem angegebenen Plan deſſelben, Schiffe zu entwerfen.

ARCHE.

Der Name eines kleinen bey Hamburg auf der Alſter gebräuchlichen Luftſchiffs —.

ARCHIKYBERNETAI, lat. Archigubernius, Archiguberneta, Archigubernites.

So wurden bey den ältern Griechen diejenigen genannt, denen die Beſorgung und Verwaltung aller Seeangelegenheiten anvertrauet war. Sie muſsten für bequeme Häfen ſorgen, den Lauf der Flotte dirigiren und alles, was dazu gehörte, anordnen. Nur mit dem, was den Krieg betraf, hatten ſie nichts zu thun. Etliche neuere Schriftſteller verſtehen auch unter Archigubernius den Befehlshaber des Schiffs, worauf ſich der Kaiſer befand.

ARCHIPEL.

Holl. Een Archipelago.
Dän. En Archipelagus.
Schw. En Archipelagus.
Engl. Archipelago.
Franz. Archipel.
Ital. Arcipelago.
Span. Archipelago.
Port. Archipelago.

Eine anſehnliche Strecke des Meers, welche mit Inſeln gleichſam beſäet iſt. Es giebt deren verſchiedene, ſo haben wir z. E. den griechiſchen Archipel oder das ägeiſche Meer, den Archipel von St. Lazarus, den Mexicaniſchen und andere mehr. Eine minder beträchtliche Strecke kleiner Inſeln wird in den nordiſchen Sprachen Scheeren genannt.

ARCHITALASSUS, der Admiral bey den Alten, ſ. Præfectus claſſis.

ARCTA.

Der Name eines kleinen Raubſchiffes bey den Römern.

ARCUS oder ARCON.

Dieſen Namen führte nach Bocharts Bericht (*Canaan l. 2. c. 11.*) bey den Phöniziern ein Kriegsſchiff. Die Kriegsſchiffe der Phönizier ſollen ſehr lang und dabey vorne und hinten ſehr ſcharf gebauet geweſen ſeyn.

ARGESTES, ſ. die zweyte Tafel unter dem Artikel Wind.

ARGO.

Der Name des Schiffs, mit welchem die griechiſchen Helden das goldene Flieſs von Kolchis geholt haben ſollen. Dieſe Helden wurden nach ihrem Schiffe Argonauten genannt.

ARGOSIE, ſ. Karake.

ARGOUSIN.

Holl. De Provooſt in een Galei.
Dän. Slave Vagter paa Gallejer og ſom legger dem Lænker paa og tager dem af.
Schw. En Upſyningsman öfver Trälarne på en Galeja.
Engl. A petty officer in gallies whoſe duty is to fix on and to take off the ſhackles of the ſlaves.
Franz. Argouſin.
Ital. Aguzzino.
Span. Aguzino.
Port. Aguzino.

Iſt der Profos auf einer Galeere, welcher den Galeerenſklaven die Ketten anlegt.

ARKE.

Holl. Een Boot of Vaartuig in gebruik op de Elve.
Dän. Et lidet Fartöi med flat Bund paa Elvſtrommen.
Schw. Et litet Fartyg med en platt Botten på Elvſtrömmen.
Engl. A Kind of flat-bottomed boat employed on the Elb.
Franz. Une barque à fond plat dont on ſe ſert ſur l'Elbe.
Ital. Una barca con fondo piano uſato ſpora la Elba.
Span. Una barca con fondo llano ſobre la Elba.
Port. Huma barca chata ſobre a Elba.

Ein Fahrzeug auf der Oberelbe, welches einen flachen Boden hat, und vorne ſcharf und hinten platt iſt.

ARMADILLA.

Holl. De Barlaventa Vloot of Armadilla.
Dän. En liden ſpaniſk Skibs Flode i Amerika til Handelens Sikkerhed.
Schw. En liten ſpanſk Skeppsflotta i Amerika at förvara Kuſterna.
Engl. A ſmall ſquadron of ſpaniſh frigates of war, to guard the coaſt of New Spain and prevent illicit trade.

Franz. Armadille.
Ital. Armadiglia (picciola flotta di vaſcelli di guerra, dei quali gli Spagnuoli ſi ſervono in America a guardare le coſtiera e ad impedire che i foreſtieri non vadano a negoziare con gli Spagnuoli e con gli Indiani.
Span. Armadilla.
Port. Frota pequena Heſpanhola compoſta de fragatas ligeiras para impedirem o contrabando nas Indias occidentaes.

Das Diminutivum des ſpaniſchen Worts *Armada* (Kriegsflotte). Es wird dieſer Name inſonderheit den kleinen Flotten oder Geſchwadern gegeben, welche die Spanier in ihren americaniſchen Beſitzungen, zur Vermeidung des Schleichhandels, unterhalten. Jede beſteht aus 6 bis 8 kleinen Kriegsſchiffen, welche unter dem Namen *guarda coſtas* ſo bekannt ſind. Eins von dieſen Geſchwadern hält ſich gemeiniglich zu Calao, dem Hafen von Lima auf, und ein andres zu Cartagena.

ARMATEUR, ſ. Kaper.

ARME des Ankers, ſ. Anker 17.

ARME einer Knie.

Holl. De Armen van een Knie.
Dän. Armene af en Knæ.
Schw. Armar af en Knä.
Engl. The arms of a Knee.
Franz. Les bras d'une courbe.
Ital. Bracci d'una curva.
Span. Brazos de una curba.
Port. Aſteas da curva.

Man findet die Erklärung davon unter Knie.

ARME einer Säge.

Holl. De Armen van een Zaag.
Dän. Armer af en Soug.
Schw. Armar af en Såg.
Engl. The arms of a ſaw.
Franz. Les bras d'une ſcie.
Ital. Bracci d'una ſega.
Span. Codales.
Port. Teſticos da ſerra.

ſ. Säge.

ARM der Klocke.

Holl. De Arm van de Klok.
Dän. Armen af Klokken.
Schw. Armen af Klockan.
Engl. The bell-crank.
Franz. Crochet de fer qui ſert de levier pour faire aller une cloche de vaiſſeau.
Ital. Braccio della campana.
Span. Cigueña de la campana.
Port. Braço do fino.

Man ſehe die Erklärung davon unter Klocke.

ARREST von Schiffen, ſ. Embargo.

ARRIERE garde.

Holl. Agter-Togt, Arriere-garde.
Dän. Arriere garden.
Schw. Arrière garden.
Engl. Rear diviſion.
Franz. Arriere garde.
Ital. Retroguardia.
Span. Retaguardia.
Port. Retaguarda ou Retroguarda.

Eine von den Hauptabtheilungen einer Flotte, ſ. Flotte.

ARSENAL, See-ARSENAL.

Holl. Een Zee Arſenal.
Dän. Söe Arſenal.
Schw. Sjö Arſenal.
Engl. A royal dock-yard together with its warren or gun-wharf.
Franz. Arſenal de Marine.
Ital. Arſenale di Marina.
Span. Arſenal de Marina.
Port. Arſenal de Marinha.

Unter dieſem Namen begreift man nicht allein die Gebäude, in welchen alle zur Ausrüſtung einer Flotte erforderlichen Sachen aufbewahrt werden, ſondern auch die Werftſtellen, wo ſolche verfertiget werden, als: Reepſchlägereyen, Segelmachereyen, Stückgieſſereyen, Ankerſchmieden, Bäckereyen, Schiffszimmerwerfte &c. Die vortrefliche Einrichtung und Ordnung, welche in den franzöſiſchen See-Arſenälen herrſcht, iſt die Urſache, daſs dieſe Nation weit geſchwinder ihre Schiffe ausrüſten kann, als die Engländer.

Die älteſten Arſenäle, wovon wir Nachricht haben, ſind diejenigen, welche der König Salomon anlegen lieſs. Eins derſelben befand ſich zu Joppe für ſeine Schiffe auf der mittelländiſchen See, und das andre zu Eziongaber, welches für ſeine Schiffe auf dem rothen Meer beſtimmt war (ſ. das 4te Buch des Pineda, *de rebus Salomonis*). Die Griechen und Römer hatten ebenfalls Arſenäle, wovon der letztern ihre ſich zu Ravenna, Miſena und Frejus, am Pontus Euxinus, am Rhein und an der Donau

leſen

befanden. (*Thucid. lib. VII. Sveton in Auguſt. c.* 49. *Tacit. Annal. lib. IV.*) Das berühmteſte von allen See-Arſenälen iſt jetzt das Venezianiſche, wo ſogar Linien-Schiffe unter Dach liegen.

ARTEMON.

Es ſcheint faſt, als ob die Griechen hierunter das Marsſegel verſtanden haben. Dieſes Wort kommt unter andern auch Apoſt. Geſch. 27, 40 vor. Bey den Franzoſen und Toſkanern heiſst jetzt *Artimon* das Beſahnſegel, ſ. Antemon.

ARTIKELBRIEF.

Holl. Artykelbrief.
Dän. Artikelbrev.
Schw. Artikelsbref, Artiklabref.
Engl. The ſtatutes or the regulations for the navy.
Franz. L'Ordonnance de la Marine.
Ital. Ordinanza di Marina.
Span. Ordenanzas de Marina.
Port. Ordenanças da Marinha.

Man verſteht hierunter alle Verordnungen, welche die Kriegszucht, Polizey und überhaupt den ganzen Seedienſt, ſowol auf Kriegsflotten, als auch auf einzelnen Kriegsſchiffen betreffen. Es würde meinem Plan nicht gemäſs ſeyn, umſtändlich hievon zu handeln; wer aber ein mehreres zu wiſſen verlangt, kann ſich aus folgenden Schriften belehren:

Holländiſche Artikelbriefe.

Die Holländiſchen Artikelbriefe findet man in

M. Lambrechts Handboekje voor den Zeeleerling 1742. 8vo, welches von dem Ritter Kinsbergen ſtark vermehrt und in den Jahren 1782 bis 1790. herausgegeben worden unter dem Titel:

Zeemanns Hand-Boek door J. H. van Kinsbergen I. II. III. Deel Amſt. 1782-1790. *in* 8vo *by G. Hulſt van Keulen.*

Auch findet man viele in *De algemeene Scheepsdienſt zo wel op een Fregat als op een Schip van Linie door J. H. van Kinsbergen Ridder en Kapitein ter Zee uitgegeeven door C. A. Verhuel, Amſt. by J. Allart* 8vo 1782.

Däniſche Artikelbriefe.

Kong Friderich den Femtes Krigs-Artikels-Brev for Land Tjeneſten ved Söe Etaten Kiöbenhavn 1752. 4*to.* 1 *Anhang* 4to 1776. *Kbhn.*

Kong Friderich den Femtes Söe-Krigs Artikels-Brev 4to *Kbhn.* 1756. hiebey befinden ſich

4 Anhänge von den Jahren 1771. 1785. 1788. und 1790.

Kong Friderich den Femtes Skibs Artikler for Ober- og Under-Officerer og Gemene des fare paa Coſſardie Skibe til Veſtindien og Guinea Kbh. 1738.

Kong Frederik III. Skibs-Artikle af 2657. 4*to.*

Det Oſtindiske Kompagnies Skibs-Artikle af 1680. *Kbh.* 4*to.*

Chriſt. V. Skibs-Artikle. Kbh. 1688. 4*to.*

Kong Frid. IV. Skibs-Artikle af 9. *Sept,* 1699.

Kong Frid. IV. Ordre og Inſtruction för det Oſtindiske Compagnies Skibs Capitainer af 9 *Sept.* 1699.

Kong. Frid. IV. Söe Artikler og Krigs-Rets Inſtruction af 1700. 4*to und Lubek uud Kbh.* 1729. 8*vo.*

Kong Kriſtian VII. Artikler for Kommandörerne og Mandſkabet paa de Grönlandſke Handels og Fiſke-Fangſt Skibe danſk og tydſk. 4*to* 1776.

Chriſt. VII. Forordning om Söe Enrolleringen i Danmark, af 1. *Febr.* 1770, *Kbh.*

Schwediſche Artikelbriefe.

Kongl. Reglementet af År 1748. *för Skeppare och Sjöfolk.*

Engliſche Artikelbriefe.

Regulations and Inſtructions relating to his Majeſty's Sea-Service *eſtablished by his Majeſty in Council XI. in Edit.* 1782. 4*to.*

Franzöſiſche Artikelbriefe

Louis XIV. Ordonnance touchant la marine de l'année 1681. *Paris chez Denys Thierry & Chriſtoph Ballard* 1681. 4*to* 1687. 8*vo* 1742. 24*to.* 1764. 8*vo.*

Ordonnance du Roi concernant la marine de l'année 1765. *à Liege de l'imprimrie royale* 1766. 8*vo.*

Ordonnance de Louis XIV. pour les armées navales & arſenaux de Marine Paris ches Michallet 1689. 4*to.* ferner die neuen *Ordonnances & Reglemens concernant la Marine Paris* 1786. 8*vo und* 4*to de l'imprimerie Royale.*

Nouveau Commentaire ſur l'ordonnance de la Marine du Mois d'Aout 1681. *Par M. Renne Joſue Valin Avocat & Procureur du Rois au Siege de Amirauté de la Rochelle. Nouv. Edit. rev. corrigée & augmentée* 2 *Tom.* 4*to Rochelle* 1776.

Spa-

Spaniſche Artikelbriefe.

Ordenanzas de Su Mageſtad para el govierno militar, politico y economico de su armada naval 2 Vol. 4to Madrid 1748.

Die Verordnungen, nach welcher ſich Schiffer auf Kauffahrern, Steuerleute und Lootſen zu richten haben, ſind im folgenden Werke enthalten: *Ordenanzas de la iluſtre Univerſidad y caſa de contratacion de la M. N. y M. L. villa de Bilbao (inſertas ſus reales privilegios) aprobadas y confirmadas por el Rey nueſtro Señor Don Phelipe Quinto Año de* 1737. *Reimpreſſas con superior Permiſo. Madrid en la Oficina de Pedro Marin Año* 1787. *4to grande* 1 *vol.*

Die alten Seeartikel des Königs Don Pedro IV. vom Jahr 1354 ſind 1787 zu Madrid neu herausgekommen unter dem Titel: *Ordenanzas de las Armadas navales de la Corona de Aragon aprobadas por el Rey D. Pedro IV. Año de* 1354. *van acompañadas de varios edictos y reglamentos promulgados por el mismo Rey sobre el apreſto y alistamiento de Armamentos Reales y de Particulares sobre las facultades del Almirante y otros puntos relativos á la navegacion mercantil en tiempo de guerra. Copiadas por Dn. Antonio de Capmany. Madrid 4to en la imprenta real* 1787.

Im Betreff der Indiſchen Schiffarth iſt noch eine eigene Verordnung unter dem Titel: *Ordenanza Real de la Navegacion de las Indias* bekannt.

Portugieſiſche Artikelbriefe.

Die Portugieſiſchen Verordnungen, welche die beym Seeweſen angeſtellten Civilbedienten betreffen, findet man in dem *Syſtema ou collecçaõ dos Regimentos Reaes, cada hum com ſeu Indece ſeparado, contem os Regimentos pertencentes a Adminiſtraçaõ da Fazenda Real fol. 2 Vol. pars* 1. 2, *Lisboa Occidental Pars* 1. 1718. *Pars* 2. 1724.

Ruſſiſche Artikelbriefe.

Kaiſ. Peter des I. Zee-Artikel Brief en Inſtructie in Ruſſ. en Nederlandſch Petersb. 1714. *8vo.*

Peters I. Ruſſiſche Zee-Reglement en Signalen. Ruſſiſch en Nederduitſch, II Deele, Petersburg 1720. *8vo.*

Ruſſiſch-Kaiſerliche Ordnung der Handels-Schiffarth auf Flüſſen, Seen uud Meeren vom Jahr 1781. *auf allerhöchſten Befehl aus dem ruſſiſchen überſetzt von C. G. Arndt. Petersb. 4to bey Weitbrecht und* Schnoor 1781.

ASALAMINIUM.

So nennt Ariſtophanes einen ſehr unerfahrnen Seeofficier.

ASANDION.

War ein Ort am Hintertheil des Schiffs, wahrſcheinlich eine Art Kajüte.

ASCENSIO, ſ. Aufſteigung.

ASCENSIO recta, ſ. gerade Aufſteigung.

ASCENSIO obliqua, ſ. ſchiefe Aufſteigung.

ASCENSIONAL Differenz, lat. Differentia Aſcenſionalis.

Holl. Aſcenzional Differenz.
Dän. Aſcencional Differencen.
Schw. Aſcenſional Differencen eller Skillnaden emillan rätt och ſkef Aſcenſion.
Engl. Aſſencional difference.
Franz. Difference aſcenſionelle.
Ital. Differenza aſcenſionale.
Span. Differencia aſcenſional.
Port. Differença aſcenſional, ou as differenças das aſcenſiões rectas e obliquas.

Der Unterſchied zwiſchen der geraden und ſchiefen Aufſteigung eines Geſtirns, ſ. gerade und ſchiefe Aufſteigung.

ASCOMA.

So hieſs bey den Alten das Leder, womit ihre Dullen bekleidet waren.

ASPHALISMA PLOIOU.

So wurde bey den Griechen auch der Schiffs-Ballaſt genannt.

ASPIDEION oder ASPIDISKE.

Man ſehe die Erklärung davon unter *aphlaſta.*

ASSEKURANZ.

Holl. Aſſurance, Aſſurantie, Verzekering.
Dän. Aſſurance, Forſikring.
Schw. Aſſecurance eller Försäkring.
Engl. Inſurance.
Franz. Aſſurance.
Ital. Aſſicuramento, Sicurtá.
Span. Seguro.
Port. Seguro.

Ein Vertrag zwiſchen zwey Perſonen oder Partheyen, vermöge deſſen die eine ſich verbindlich macht, für eine gewiſſe Summa, welche Prämie genannt wird, der andern den Schaden oder den Verluſt zu erſetzen, den die Güter derſelben, durch verſchiedene Zufälle auf der See, leiden können. Derjenige, welcher von den bey-

beyden Partheyen die Gefahr über ſich nimmt, wird der Aſſekuradeur oder Verſicherer genannt, und der andre, welcher ſeine Güter für die bezahlte Prämie in Sicherheit geſetzt hat, der Aſſekurirte oder Verſicherte.

Das über dieſen Vertrag ausgefertigte Inſtrument, welches der Verſicherte von dem Verſicherer bekömmt, heiſst die Police.

In groſſen Städten befinden ſich gemeiniglich Geſellſchaften, von begüterten Privatperſonen, welche einen Fond zuſammen legen und das Verſicherungsgeſchäfte über ſich nehmen. Eine ſolche Geſellſchaft wird eine Aſſekuranzkompagnie genannt. Allein nicht ſelten entſtehn zwiſchen den beyden Partheyen, wegen der Mannigfaltigkeit von Umſtänden und Bedingungen, unter welchen der Vertrag gemacht worden, Streitigkeiten, zu deren Entſcheidung ſich in etlichen Städten eigene Gerichte befinden, welche man Aſſekuranzkammern nennt. An andern Orten aber, wo ſolche Gerichte nicht ſind, werden eigentliche Rechtsfragen und Streitigkeiten, entweder durch eine von der Obrigkeit niedergeſetzte Commiſſion, oder wie es oftmals der Fall iſt, durch einen von beyden Partheyen ernannten Schiedsrichter, der bey Kaufleuten gewöhnlich der gute Mann heiſst, entſchieden. Auch iſt in Seeſtädten eine Perſon dazu angeſtellt, die Vertheilung des Schadens zu beſorgen, oder durch eine räſonnirte Rechnung, welche Diſpaſche genannt wird, dasjenige zu beſtimmen, was ein jeder der Antheil daran nimmt, zur Erſtattung des Schadens beytragen muſs. Dieſe öffentlich authoriſirte Perſon, wird der Diſpaſcheur genannt, nach dem ſpaniſchen Wort *despachar* abfertigen. Man ſehe ein mehreres hievon, unter Havarie. Eine vollſtändige Sammlung aller Schriften, über dieſe für die Handlung ſo nützliche Einrichtung, findet man in der hiemit verbundenen Allgemeinen Litteratur der Marine. Einige der neueſten aber und vorzüglich guten Werke ſind folgende:

Emerigon Traité des Aſſurances & des Contracts à la Groſſe 2 Vol. 4to Marſeille 1783.

Baldaſſaroni Trattato delle Aſſicurazioni maritime 2 Tom. 4to Firenza 1786.

A Complete digeſt of the Theory and Practice of Inſurance from the beſt authorities in different languages etc. by John Weſkett, Lond. 1781. *sold by Sewell.* Dieſes Werk iſt auch vom Herrn Engelbrecht ins Deutſche überſetzt und zu Lübeck 1782-87. in 4to gedruckt worden.

J. Andr. Engelbrecht die Aſſuranz-Wiſſenſchaft ſyſtematiſch behandelt, Lübeck 1791. *Corpus juris nautici* oder *Sammlung aller Seerechte der bekannteſten handelnden Nationen von G. A. Engelbrecht, Lübeck* 1790 4to.

James Allan Park Syſtem of law of marine inſurances 1787. 8vo

Thomas Parker the laws of ſhipping and inſurance 1778. 4to.

Sheppard's Touch-ſtone of Aſſurances 1784. *fol.*

ASSEKURANZKAMMER.

Holl. Aſſurantie Kaamer.
Dän. Aſſurance Kammer.
Schw. Aſſecurance Kammare.
Engl. A Court for matters of inſurance, an inſurance office.
Franz. Chambre d'aſſurance.
Ital. Camera delle Aſſicuranze.
Span. Caſa de los Seguradores,
Port. Caſa dos Seguros.

Man ſehe den Artikel Aſſekuranz.

ASSEKURANZKOMPAGNIE.

Holl. Een Aſſurantie Kompany.
Dän. Aſſurance Compagnie.
Schw. Aſſecurance Compagnie.
Engl. A Company of inſurers.
Franz. Compagnie d'aſſurance.
Ital. Compagnia d'Aſſicuranze.
Span. Compania de Seguradores.
Port. Companhia de Aſſeguradores.

ſ. den Artikel Aſſekuranz.

ASSER.

Iſt auf römiſchen Schiffen ein mit einem eiſernen Kopf verſehener Baum geweſen, der an dem Maſt hing, und wodurch man das feindliche Schiff ſuchte in den Grund zu ſtoſſen oder ſonſt Schaden zuzufügen. Den Alten waren ebenfalls Stinktöpfe und Feuerpfeile nicht unbekannt.

ASSIENTO SCHIFFE.

Holl. Aſſiento Scheepen.
Dän. Aſſiento Skibe.
Schw. Aſſiento Skepp.
Engl. Aſſiento Ships.
Franz. Les vaiſſeaux d'Aſſiente ou Aſſiento.
Ital. Vaſcelli d'Aſſiento, ſi chiamava coſi quelli della compagnia Ingleſe, che ſominiſtrava i mori agli Spagnuoli in America.
Span. Los navios del Aſſiento de negros.
Port. Os navios de Aſſento ou da Companhia Inglez que por ſolemne contracto metteu na America Hespanhola certa quantidade de Negros.

Das Wort *Aſſiento* iſt ſpaniſch und bedeutet einen

einen Vertrag oder Friedenstractat; aber eigentlich verſteht man darunter den Tractat zwiſchen England und Spanien, vermöge welchen die Afrikaniſche Kompagnie in England, nach den ſpaniſchen Beſitzungen in Amerika, Negerſklaven bringen konnte. Schon unter Philip IV und Karl II hatten die Engländer dieſen Handel, und ihre Schiffe, worin die Sklaven übergebracht wurden, hieſſen Aſſiento Schiffe. Da aber dieſelben bey der Gelegenheit auch vielen Schleichhandel trieben, und ſolches Anlaſs zu vielen Streitigkeiten gab, ſo ward dieſer Vertrag 1750 wieder aufgehoben, wofür Spanien eine Vergütung bezahlte.

ASTROLABIUM.

Holl. Aſtrolabium.
Dän. Aſtrolabium.
Schw. Aſtrolabium.
Engl. A Nocturnal.
Franz. Aſtrolabe.
Ital. Aſtrolabio.
Span. Aſtrolabio.
Port. Aſtrolabio.

Das Wort kömmt aus dem Griechiſchen, von *Aſtr* ein Stern und *Lambanoe* ich nehme. Die Araber nannten es *Aſtharlab*, welches der etwas verfälſchte griechiſche Name iſt.

Es iſt dieſes ein Werkzeug, deſſen man ſich vormals bediente, auf der See die Höhe der Sonne und Sterne zu meſſen; jetzt iſt es aber ganz auſſer Gebrauch. Es beſteht aus einem platten und breiten Ringe Fig. IV., welcher ungefähr 15 Zoll im Durchmeſſer hat. Aus dem Centro deſſelben ſind auf der breiten Seite gewöhnlich 4 Zirkel beſchrieben; der erſte iſt in viermal 90 Grad zum Höhenmeſſen, der zweyte in 365 Theile, die Tage des Jahrs zu bezeichnen, und der dritte in zwölfmal 30 Grad getheilt, die Zeichen des Thierkreiſes vorzuſtellen. Es iſt auch mit einer Alidade verſehen, welche ſich um den Mittelpunct des Ringes bewegt. Um das Inſtrument zu gebrauchen, ward es vermittelſt eines kleinen Ringes an den groſſen Maſt gehenkt, und die Alidade nach der Sonne oder dem Stern gedrehet, ſo daſs die Strahlen, durch die beyden Viſierlöcher F und G, dem Beobachter in die Augen fielen. Der Winkel CEF war alsdann die Höhe der Sonne. Rhoteric und Joſeph, Aerzte des Königs Johann II. von Portugal, ſollen zuerſt den Gebrauch des Aſtrolabiums auf die Schiffarth angewandt haben. Ueber den weitern Gebrauch deſſelben haben Clarius und Henrion ganze Bände geſchrieben.

ATALAYA.

Holl. Wagttoren aan den Zeekant in Spanjen.
Dän. Vagttaarn paa de ſpaniſke Kyſten.
Schw. Vårdtorn på Kuſten i Spanien.
Engl. Watch-tower on the Sea-ſhore o Spain.
Franz. Tour conſtruite ſur les côtes d'Eſpagne pour decouvrir tel bâtiment qu'il y ait en mer.
Ital. Torre ſulle coſte d'Iſpagna per ſcuoprire le navi dei corſari.
Span. Atalaya.
Port. Atalaja (torre fundada em algum eminencia ou aſſomada donde ſe obſerva e vigia ao longe ao mar ou a terra.

Das Wort iſt eigentlich Arabiſch, und bedeutet Wachtthurm. Die Spanier nennen ſo die alten Thürme, welche inſonderheit in Valenti ſehr häufig an der Küſte ſtehn. Sie dienten vormals dazu, den Einwohnern durch gewiſſe Zeichen von der Annäherung der Korſaren Nachricht zu geben, welche in ältern Zeiten nicht ſelten landeten, und Menſchen, Vieh und was ſie habhaft werden konnten, mit fortſchleppten.

ATLAS oder See-ATLAS.

Holl. Atlas.
Dän. Atlas, Söekortbog.
Schw. Atlas.
Engl. Sea-Atlas, Atlas.
Franz. Atlas.
Ital. Atlante.
Span. Atlas o Atlante.
Port. Atlante, Collecçao de cartas.

Der Name Atlas kömmt von den Holländern her, und man verſteht darunter eine Sammlung von See- oder Landkarten in groſſem Format. Das Wort Atlas wird in dieſem Verſtande faſt von allen Nationen gebraucht; hingegen ſind die übrigen hochtönenden Benennungen, als feurige Säulen, See-Baaken, Spiegel, Sonnenſtrahlen &c., welche die Holländer in ältern Zeiten ebenfalls einer ſolchen Sammlung von Karten zu geben pflegten, vergeſſen worden. Einer der älteſten Atlaſſe befindet ſich in der St. Marcus Bibliothek zu Venedig, und iſt beſonders deswegen merkwürdig, weil man auf einen von den Karten, die 1436 von A. Bianco gezeichnet worden, die Antilia und mehrere zu America gehörende Inſeln ſieht. Eine Kopie dieſer Karten findet man in *Formaleoni Saggi ſulla nautica antica de' Veneziani. Ven.* 1783 8vo.

ATMOSPHÄRE, ſ. Luftkreis.

ATTRACTION.

Man ſehe, was von dieſem allgemeinen Na-

turgeſetze bey dem Artikel Weltſyſtem geſagt wird.

ATTOLES.

Holl. Een Hoop kleiner Eilanden.
Dän. Skier eller Skiær.
Schw. Skären eller en Hop öjerne på et Ställe.
Engl. Cluſters of ſmall islands.
Franz. Attoles.
Ital. Groppi d'iſolette.
Span. Grupo de pequeñas islas.
Port. Ajuntamento de muitas llhas pequenas que eſtaõ quaſi todas juntas.

So nennen die Franzoſen die Inſelgruppen, welche ſich in einem Archipelagus befinden. Jede Gruppe beſteht nämlich aus vielen Inſeln, und iſt von der andern durch einen breiten Kanal, wodurch Schiffe fahren können, getrennt. Auf ſolche Weiſe beſteht ein Archipelagus, wie z. E. der Maldiviſche, aus verſchiedenen *Attoles* oder Inſelgruppen.

AUF UND NIEDER.

Holl. Op en neer.
Dän. Op og ned.
Schw. Up och ned.
Engl. A-peek.
Franz. A pic.
Ital. A picco.
Span. A pique.
Port. A pique.

Heiſst in der Seeſprache, lothrecht oder ſenkrecht, ſo ſagt man z. E. der Anker iſt *auf und nieder*, ſ. Anker 77.

Der Wind iſt AUF UND NIEDER.

Holl. De Wind is op en neer.
Dän. Vinden er op og ned.
Schw. Vinden är up och ned.
Engl. The wind is right down.
Franz. Le vent eſt à pic, il n'y a plus de mer.
Ital. Il vento é a picco.
Span. El viento es a pique.
Port. O vento he a pique, cahem as velas ſobre os maſtros.

Heiſst, es läſst ſich kein Wind ſpüren, ſo daſs die Flaggen und Wimpel niederhängen, faſt als wenn der Wind durch ſeine vertikale Richtung, ſie in dieſer Lage hielte.

AUF UND NIEDER ſtehende Knien.

Holl. Op en neer ſtaande nien.
Dän. Op og ned ſtaaend næer.
Schw. Hängande Knän.
Engl. Hanging knees, knees up and down.
Franz. Courbes verticales.
Ital. Curve o bracciuoli verticali.
Span. Curvas de alto a bajo.
Port. Curvas ao alto

Heiſſen überhaupt alle Knien, welche in vertikaler Richtung ſtehn, wie z. E. die Knien der Deckbalken.

AUFBOYEN.

Holl. Opboejen
Dän. Opboye.
Schw. Boja up.
Engl. To buoy up.
Franz. Alleger, ſoulager, mettre des flottes.
Ital. Allegerire (la nave o la gomena) con botte o reggitoj.
Span. Aboyar.
Port. Aboiar.

Einen Körper, der wegen ſeiner eigenen Schwere zu Grunde ſinken würde, durch einen andern ſchwimmenden Körper, welcher mit Stricken oder Ketten an erſtern befeſtigt worden, auflichten oder treibend erhalten. Gemeiniglich werden ledige Tonnen dazu gebraucht, und nicht ſelten hat man dadurch geſunkene Schiffe wieder in die Höhe gelichtet. Faſt durch ein ähnliches Verfahren bringen die Holländer ihre Schiffe über den Pampus, bey der Mündung des Y, indem ſie nämlich an beyden Seiten des Schiffs ein Kameel legen, und das Schiff dadurch 5 bis 6 Fuſs in die Höhe lichten. Auch in Petersburg bedienet man ſich der Kameele, ſ. Kameel.

Das Ankertau AUFBOYEN, ſ. Anker, 119.

AUFBRASSEN ſ. Braſſen.

AUFBRINGEN, eine Priſe.

Holl. Eèn Prys opbrengen.
Schw. At bringe op Priſen.
Dän. Bringa up Priſen.
Engl. To bring in a Prize.
Franz. Conduire une priſe dans un port.
Ital. Condurre una preſa in un porto.
Span. Conducir una preſa en un porto.
Port. Conduzir huma preza em hum porto.

Ein genommenes oder erobertes Schiff nach einem Hafen bringen oder ſenden, damit die

Admiralität einen Urtheilsſpruch über die Rechtmäſſigkeit der Wegnahme deſſelben ergehen laſſe, oder es für eine rechtmäſſige Priſe erkläre. Sobald ein Kaper genommen worden iſt, müſſen deſſen Papiere ſogleich in Sicherheit gebracht werden, denn wenn derſelbe ohne Commiſſion oder Marque-Brief fahren ſollte, wird er als Seeräuber beſtraft. Wenn ein Schiff nicht für eine rechtmäſſige Priſe erklärt wird, und ſich auf keine Weiſe verdächtig gemacht hat, ſo muſs der Aufbringer allen Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung geſchehen, oder durch die Aufhaltung deſſelben verurſacht worden, bezahlen, und aus dieſer Urſache werden auch keinem andern Marque-Briefe gegeben, als welcher hinlängliche Sicherheit ſtellen kann.

AUFBRINGER.

Holl. De Neemer of Opbringer.
Dän. Opbringer.
Schw. Upbringer.
Engl. The captor.
Franz. Le preneur.
Ital. Il prenditore.
Span. Apreſador.
Port. Apreſador.

Das Schiff, welches eine Priſe gemacht hat.

AUFBUYEN, ſ. Aufboyen.

AUFBUJEN, ſ. Bujen.

AUFBUGT, ſ. Bugt.

AUFBUJEN, den Bord des Schiffs beym Kielholen, ſ. Auffutterung.

AUFBUJEN mit Planken, ſ. Bujen.

Holl. Opboejen.
Dän. Beklæde et Skib med Planker uden paa Indholten.
Schw. Bordlägga.
Engl. To plank a ſhip.
Franz. Border.
Ital. Mettere le tavole, o coprire di tavole le coſte della nave.
Span. Entablar los coſtados del navio.
Port. Entaboar os coſtados.

Die Seiten des Schiffs von unten nach oben mit Planken belegen.

AUFDREHEN, Taue, ſ. Auffchlagen.

Das Schiff DREHT AUF vor ſeinem Anker, ſ. Anker 139.

AUFDUKEN, ſ. Auftuchen.

AUFDUNING des Landes.

Holl. De Opdoening van het Land.
Dän. Landets Opdagelſe.
Schw. Landets Updagelſe.
Engl. The looming of the land.
Franz. Paroitre dans le lointain.
Ital. Scuoprimento della terra di lontano.
Span. Deſcubrimiento de la tierra que ſe vé lejos.
Port. Deſcubrimento de longe.

Die Erblickung oder noch undeutliche Gewahrwerdung des Landes oder der Küſten. Das Wort ſelbſt iſt holländiſch, und heiſst auf deutſch: Aufthuung. In dieſem Verſtande ſagt man auch: Das Land thut ſich ſehr hoch auf, (vulgo duhnt hoch op.) Das heiſst: Es zeigt ſich ſehr hoch über dem Waſſer.

AUFDUVEN.

Holl. Opdouwen.
Dän. Opduve, lade gaae for de vind.
Schw. Dufva up.
Engl. To bear up or bear away, to bear up round.
Franz. Arriver vent arriere.
Ital. Poggiare per andar vento in popa.
Span. Echar en vela o arrivar para correr viento en popa.
Port. Arrivar para correr vento em popa.

Das Schiff abfallen laſſen, um vor dem Winde zu ſegeln.

AUFEINANDER treiben.

Holl. Aan een ander Schip dryven, een Schip aan Boord dryven.
Dän. Drive om Bord paa et Skib.
Schw. Drifva på et Skepp.
Engl. To fall or drive aboard a ship, to run foul of another ship &c.
Franz. S'aborder, deriver ſur un vaiſſeau.
Ital. Abordarſi.
Span. Abordarſe, ir encima.
Port. Cahir ſobre hum navio.

Wenn ein Schiff in einem Hafen oder irgend anderswo triftig wird, und auf ein anderes ſtöſst, ſo wird der Schaden, welcher dadurch verurſacht, von beyden Schiffen zur Hälfte getragen; eben ſo auch, wenn ſich zwey Schiffe in der See überſegeln. Sollte aber einer von den Schiffern überführt werden können, daſs er Schuld daran geweſen, ſo muſs derſelbe den Schaden allein bezahlen.

AUFENTHALT oder Extra Liegetage.

Holl. Extra Legdagen.
Dän. Extra Liggedage.
Schw. Extra Liggdagar.
Engl. Demurrage.
Franz. Starie.
Ital. Giorni di ſopraſtallia o ſopraſtaria.
Span. Dias de detencion.
Port. Dias de detençaõ.

Die Zeit, daſs ein Kauffahrer länger in einem Hafen aufgehalten wird, als der Contract zwiſchen dem Schiffer und Befrachter lautet. Für dieſen Aufenthalt wird eine in dem Contract (*charte partie*) beſtimmte Vergütung bezahlt, welche man Liegegeld nennt. Ein ſolches Liegegeld bekommen auch Lootſen und andre Arbeiter, welche für die ganze Arbeit, die ſie thun ſollen, bedungen worden ſind, und durch unvorhergeſehene Zögerungen eine Zeitlang mäſſig am Bord bleiben müſſen.

AUFFANGEN.

Holl. Opvangen.
Dän. Opfange.
Schw. Ugfänga.
Engl. To hang up or get up a rope.
Franz. Suſpendre.
Ital. Soſpendere.
Span. Suſpender.
Port. Suſpender.

Heiſst faſt eben das, was man im gemeinen Leben aufbinden nennt. Wenn der Anker zu weit an der Seite des Schiffs herunter hängt, ſo wird derſelbe mit einem Tau etwas aufgeholt und feſtgemacht, oder aufgefangen. Das Ankertau wird aufgefangen, oder mit Enden von dünnen Tauen aufgebunden, damit nicht auf daſſelbe getreten werde, wenn es auf dem Deck liegt; auch werden die um das Bratſpill fahrende Bugten aufgefangen, oder auf die Nordleute gehänkt. Das Ankertau wird in den Böten oder Schlupen aufgefangen, wenn der Anker mit dem Boot ausgebracht wird, ſ. Anker mit dem Boot ausbringen.

AUFFUTTERN. Eine AUFFUTTERUNG von Planken oder Diehlen.

Holl. Setgangen.
Dän. Waterbord eller Planker ſom ſättes paa Siden af et Skib for at hindre Vandets Indlöb naar det er kränget paa Siden for at kalfatres.
Schw. Waterbord.

Engl. Water-boards or weather-boards, used when a ſhip is to be laid on a careen.
Franz. Bardis.
Ital. Caſcia.
Span. Cubichete.
Port. Covilhete.

Ein Verſchlag von 2 oder 3 Diehlen, die oben am Bord des Schiffs ihrer Breite nach queer über daſſelbe gelegt werden, um beym Kielholen das Eindringen des Waſſers oben ins Schiff zu verhindern. Die erſte Diehle wird auf das Schanddeck feſtgeſpiekert, die zweyte klinkerweiſe auf die erſte, und die dritte eben ſo auf die zweyte gelegt und dicht kalfatert. Unter dieſe Diehlen werden auch kleine Stützen geſetzt, welche man zuſammen die Stellaſche nennt; auch wird, wenn das Schiff eine Back und Schanz hat, vor denſelben, ſo weit die Diehlen gehn, ein dichtes Schot gemacht.

AUFGANG der Sterne, lat. Ortus ſiderum.

Holl. De Opgang van de Sterren.
Dän. Stiernenes Opgang.
Schw. Stiernornas Upgang.
Engl. The riſing of the ſtars.
Franz. Le lever des aſtres.
Ital. Il levare delle ſtelle.
Span. El ſalir de las eſtrellas.
Port. O levantamento dos aſtros.

Das Hervorſteigen derſelben über den Horizont des Beobachters. Man berechnet die Stunde des Aufgangs der Geſtirne, aus der halben Dauer der Sichtbarkeit und der Zeit der Culmination. Es iſt alsdann Zeit der Culm — $\frac{1}{2}$ Dauer der Sichtbarkeit = Stunde des Aufgangs.

AUFGEBEN, die Schoten ſ. Aufſtechen.

AUFGEIEN, die Segel.

Holl. De Zeilen opgyen.
Dän. Gie eller gige op Sejlene.
Schw. Giga up.
Engl. To haul a ſail up in the brails., to brail up or to clue up a ſail.
Franz. Carguer une voile.
Ital. Imbrogliare le vele.
Span. Cargar las velas.
Port. Carregar as velas.

Die Segel, vermittelſt der Geitauen, Nock- und Bauchgordingen, unter die Raaen holen oder zuſammenziehen, damit ſie alsdann von den Matroſen feſt gemacht, oder mit Beſchlagſeiſingen, Beſchlagbendſel und Stechbolzen, an die Raaen

geſchnürt werden können. Man ſagt von einem Segel, es hängt in der Gei, wenn es aufgegeit iſt, und noch nicht mit Beſchlagſeiſingen an die Raa feſt gemacht worden.

AUFGESCHLAGEN Tros oder Tau, ſ. Auſſchlagen.

AUFGEWUNDEN Kabelgarn, ſ. Aufwinden.

AUFHALTEN oder Aufholen, das Ruder.

Holl. Het Roer ophouden of ophaalen.
Dän. Hale Roeret op.
Schw. Hala up Rodret.
Engl. To bear up.
Franz. Arriver.
Ital. Poggiar.
Span. Arrivar.
Port. Arrivar.

Das Ruder oder die Rnderpinne luvwärts drehen damit das Schiff abfällt,

AUFHALTER.

Holl. Ophouder.
Dän. Grundtov.
Schw. Grundtäg.
Engl. Relieving-ropes.
Franz. Attrapes. Cables de redreſſe.
Ital. Catena di ritegno.
Span. Varloas.
Port. Varloas, que embareçaõ o naõ se deitar hum navio em crena mais do que he neceſſario.

Der Name eines Taues, welches dazu dient ein Schiff, bey dem Kielen oder auf die Seite legen, in die Höhe zu halten oder vielmehr zu verhindern, daſs daſſelbe nicht weiter auf die Seite falle als nothwendig iſt, weil ſolches gefährliche Folgen haben könnte, ſ. Kielholen oder Kielen, wie auch Kiellichter und Bullen. Gewöhnlich gebraucht man bey Kriegsſchiffen zwey ſolcher Tauen, die entweder an der Leeſeite des gekielten Schiffs an Ringbolzen befeſtigt ſind, oder auch unter dem Kiel durch, nach der Luvſeite fahren und in dem Bullen oder Kiellichter angeholt werden. In gleicher Abſicht, oder auch um ein auf der Seite liegendes Schiff wieder aufzurichten, befindet ſich auch an dem Maſt eines Bullen, eine Gien mit einer Kette, welche der Aufholer genannt wird.

AUFHÄRTEN, die Tauen (beym Reepſchläger.)

Holl. De Touwen harden, opharden.
Dän. Haarde Tovene.

Schw. Harda Täg.
Engl. To give the neceſſary twiſting to the ropes.
Franz. Donner le tors neceſſair aux tourons.
Ital. Dar il torto neceſſario alli cordoni e capi.
Span. Dar la torcedura neceſſaria a los cabos.
Port. Dar o torcido neceſſario aos cordones.

Die Duchten oder Taue zur gehörigen Härte drehen, das heiſst, ihnen durch drehen ſo viel Härte und Feſtigkeit geben, als zum Gebrauch derſelben erfordert wird. Eigentlich ſollten alle Taue nur blos zur Härte gedrehet werden, oder die Kabelgarne ſollten von ihrer angeſchornen Länge nicht einmal $\frac{1}{3}$ durch das Zuſammendrehen verliehren, weil ſonſt ihre Stärke merklich geſchwächt wird. Einige Taue aber, als Stag und Wandtaue, müſſen zur vollen Härte gedrehet werden, das heiſst, ſo ſteif, daſs ſich ſolche nicht mehr ausrecken können, denn ſobald ſolches geſchähe, würden die Maſten anfangen zu ſpielen und alles ſtehende Tauwerk in kurzer Zeit zerſpringen. Von allen laufenden Tauwerk, wie auch von Ankertauen, welche bey weitem nicht die volle Härte haben müſſen, ſagt man, daſs ſie lähnig gedreht ſind.

AUFHIESSEN.

Holl Ophyzen.
Dän. Ophiſſe.
Schw. Uphiſſa.
Engl. To hoiſt or pull up.
Franz. Hiſſer.
Ital. Izzar.
Span. Izzar.
Port. Hiſſar ou Içar.

Etwas mit Hülfe einer Gien oder eines Takels in die Höhe ziehen. So werden zum Exempel die Stengen, Raaen, Böte und überhaupt jede Laſt, die auf eben geſagte Weiſe in die Höhe gezogen wird, aufgehieſst. Der Urſprung des Worts ſcheint mir in dem ſo bekannten Ausruf (*Wis op!*) zu liegen.

AUFHOLEN.

Holl. Ophaalen.
Dän. Ophale.
Schw. Uphala.
Engl. To haul up.
Franz. Haler.
Ital. Alare.
Span. Alar.
Port. Alar.

Dieſes Wort hat heynahe mit aufhieſſen einerley Bedeutung, nur wird erſteres blos von ſchweren Laſten geſagt, wo mehrere Menſchen bey einem Takel &c. ſolche in die Höhe ziehn, letzteres heiſst aber nur, etwas mit Hülfe eines einfachen Taues in die Höhe holen.

AUFHOLEN die Braſſen, ſ. luvwärts Braſſen.

AUFHOLEN, das Ruder ſ. Aufhalten.

AUFHOLEN, ein Schiff ſ. Aufwinden.

Ein Schiff wieder AUFHOLEN.

Holl. Het Schip weer opdringen, ophaalen, Aanloeven.
Dän. Hale et Skib op igien, eller bringe et Skib der var falden fra Vinden i den igien.
Schw. Hala Skeppet up igen.
Engl. To haul the wind again, or bring a ship to the wind.
Franz. Rallier un vaiſſeau au vent.
Ital. Riorzare.
Span. Reorzar.
Port. Reorçar.

Etwas wieder anluven, damit das Schiff dichter beym Winde ſegelt.

AUFHOLER eines Stagſegels.

Holl. Ophaalder van een Stagzeil.
Dän. Stagsejlets Ophaler eller Fald.
Schw. Stagseglets Uphalare eller Fall.
Engl. The haliard of a ſtay-sail.
Franz. La driſſe d'une voile d'etai.
Ital. La drizza d'una vela di ſtraglio.
Span. La driza de una vela de eſtay.
Port. A driça da vela de eſtay.

So nennt man auch die Fall eines Stagſegels, zum Unterſchied von Niederholer des Stagſegels. Eben ſo ſagt man auch Aufholer des Beſahnbrohks, Aufholer der Dempgordingen &c. d. i. die Talje an dem Beſahnsbrohk und dem Ende der Dempgordingen woran geholt wird, ſ. Beſahn.

AUFHOLER der Stückpforten.

Holl. De Taalje of Ophaalder van de Stukpoorten.
Dän. Port-Tallie.
Schw. Port-Talja.
Engl. The port-tackle.
Franz. Le palan des ſabords.
Ital. Paranchetto dei portelli.
Span. Apparejuelo de las portas.
Port. Talha das portinholas.

Ein kleines Takel unter den Deckbalken, deſſen Mantel durch die Seite des Schiffs fährt, und an einem Ringbolzen, der ſich unten an der äuſſern Seite der Stückpforten befindet, befeſtigt iſt. Es dient dazu, die Pforten aufzuholen oder zu öfnen.

AUFHOLER des Racks.

Holl. Ophaalder van't Rak.
Dän. Ophaler til Rakken.
Schw. Rackuphalare.
Engl. Parrel-truſs.
Franz. Calebas de racage.
Ital. La drizza della trozza.
Span. Perigallo de los raccamentos.
Port. Perigalho da troça.

Eine kleine Talje, wovon der eine Block an den mittelſten Rackſchleten befeſtigt iſt, und der andre an einem Haken unter dem Mars hängt. Der Läufer fährt hinter den Maſten, nach den Taljereeps der Wandtauen, woſelbſt er feſtgemacht wird. Es dienet dieſe Talje, das Rack entweder aufzuholen, oder auch in horizontaler Richtung zu halten.

AUFHOLER des Beſahnbrohks und der Dempgordingen.

Holl. Ophaalder der Dempgordingen.
Dän. Beſanbrogens og Dæmpgaardingernes Ophaler.
Schw. Beſanbroks och Gigtågs Uphalare.
Engl. A kind of girt-line to haul up the mizen-brails.
Franz. Eſpece de cartaheu à ſoulever les cargues d'artimon.
Ital. Cabo per levare gli imbrogli della mezzana.
Span. El cabo para levantar las cargaderas de mezana.
Port. Cabo para levar as cergideiras da mezena.

So heiſst das Tau c c c c, Fig. 528., womit der Brohk und die Dempgordingen des Beſahnſegels bis unter das Nock x der Beſahnruthe gezogen wird, wenn das Segel beygeſetzt werden ſoll. Es befindet ſich in dieſer Abſicht, an der einen Stelle dieſes Taues, ein dicker Knoten z, welcher nicht durch die Kauſchen n n n geht.

AUFHOLER der Brohktalje.

Holl. Ophaalder der Bezaansbroektalje.
Dän. Ophaler til Beſansbrog-Tallie.
Schw. Beſans-Brok-Taljens Uphalare.
Engl. A girt-line to haul up the whip of the throat-brail.
Franz. Un cartaheu a ſoulever la poulie ſupe-

ſuperieure du palan de la grande cargue d'artimon.

Ital. Il capo per levare la taglia dell'imbroglio maeſtro della mezzana.

Span. El cabo o andarivel para izzar el aparejito de la cardagera mayor de mezana.

Port. Cabo para levar a talha da boça de mezena.

Iſt ein einfaches Tau, (d d Fig. 528.) welches am Kreutz der Beſahnruthe um einen Block läuft, und wovon das eine Ende an den obern Block der Beſahnbrohktalje beſeſtigt iſt. Es dient den Brohk aufzuholen und die Blöcke der Talje von einander zu ziehen, damit ſich das Beſahnſegel deſto leichter öfnen könne.

AUFHOLER an einem Bullen oder an einem Kiellichter.

Holl. De Ophouder of Ophaaler aan een Kiellichter.

Dän. Ophaler paa Holken.

Schw. Uphalare på Holken.

Engl. A relieving-tackle on the maſt of a hulk.

Franz. La caliorne au haut du mat d'un ponton ſervant a relever le vaiſſeau.

Ital. Il capo di piuma.

Span. La pluma.

Port. Aparelho da lanta da Barcaza.

So heiſst an einem Kiellichter, die oben an dem Maſt deſſelben befindliche Gien, an deſſen unterſten Block gewöhnlich eine Kette befeſtigt iſt, die um einen Theil des Schiffs geſchlagen wird, um daſſelbe wieder aufzurichten, nachdem es gekielholt worden, oder auch zu verhindern, daſs es nicht noch weiter auf die Seite falle.

AUFJAGEN, ein Schiff, ſ. Beſegeln.

AUFJAGEN, die Berghölzer, ſ. Aufzwingen.

AUFKIPPEN den Anker, ſ. Anker 75.

AUFKNEBELUNG der Schoten &c. oder das Tau zum Aufknebeln derſelben.

Holl. Opkneveling of Spruit der Schooten &c. op te knevelen.

Dän. Opknebeling eller Spryder at opkneble Skiödene &c.

Schw. Upknäfvling eller Sprutor at upknäfvla ſtora Skotet &c.

Engl. A ſort of ſpan or bridle whoſe bight or middle is tied to the shrouds &c. and has thimbles to it's extremities into which braces &c. are reeved to prevent their hanging towards the ſurface of the ſea.

Franz. Manchette.

Ital. Sorta di patte con radanci ligate alle ſarchie &c. per impedire che i bracci &c. non vengono nell'acqua, paſſandoli per i medeſimi.

Span. Una binaterra.

Port. Huma binaterra.

Eine Art Spriettau Fig. 254, wovon der doppelte Part b an die Wandtauen feſt gemacht iſt, und an deſſen beyden Enden Kauſchen eingeſtropt ſind, wodurch die groſſen Schoten, Halſen und Braſſen fahren, damit ſolche nicht ins Waſſer hängen, oder durch die ausgeholten Kanonen unklar werden.

AUFKOMMEN, die Schiffe kommen auf.

Holl. Opkomen. De Scheepen komen op.

Dän. Sejle op eller komme op ad en Strom.

Schw. Komma up, ſegla upföre Strömen.

Engl. The ships come up, or ſail up the river as from the ſea.

Franz. Les vaiſſeaux remontent.

Ital. Le navi rimontano il fiume.

Span. Subir un rio.

Port. Subir a ribeira, hir pelo rio aſſima.

Wird von Schiffen geſagt, welche man einen Fluſs herauf kommen ſieht.

AUFKOMMEN, vor dem Anker, ſ. Anker 82.

Das Schiff kömmt vor ſeinem Steuer oder Ruder AUF.

Holl. Het Schip luiſtert naar 't Roer.

Dän. Skibet lyſtrer det Roer.

Schw. Skeppet lyſtrar Roret.

Engl. The Ship anſwers the helm or ſteers well.

Franz. Le vaiſſeau obeit à ſon gouvernail.

Ital. La nave obediſce al timone.

Span. El navio obedece al timon.

Port. O navio obedece ao leme.

Das Schiff gehorcht ſeinem Ruder. Von einem Schiffe, welches leicht vor ſeinem Ruder aufkömmt, ſagt man: Es lüftert wohl auf ſein Ruder.

AUFKRIMPEN. Der Wind krimpt auf.

Holl. De Wind krimpt op, loopt tegen de Zon van Weſt naar Oſt.
Dän. Vinden krimper op, löber imod Solen.
Schw. Vinden krimpar up, löper emot Solen.
Engl. The wind keeps pace againſt the ſun.
Franz. Le vent ſe range contre le ſoleil.
Ital. Il vento corre da ponente a levante per mezzogiorno.
Span. El viento corre contra el Sol.
Port. O vento vai contra o ſol.

Der Wind läuft gegen die Sonne rund, welches gewöhnlich ſchlechtes Wetter mit ſich bringt, ſ. der Wind ſchieſst aus.

AUFLANGER in einem Spann.

Holl. Oplanger.
Dän. Oplanger.
Schw. Uplängor.
Engl. The 2d. 3d. &c. futtock.
Franz. Allonges.
Ital. Stamenali, Slongatori, *ven.* Forcameli.
Span. Jenoles, Ligazones de las cuadernas.
Port. Os braços ſegundos, terceiros &c. das balizas.

Sind die Hölzer, welche zur Verlängerung der Bauchſtücke dienen, und eigentlich die Rippen eines Schiffs ausmachen. Bey Kauffahrern beſteht ein Spann gemeiniglich nur aus einem Bauchſtücke, einem Sitzer und einem Auflanger; allein bey groſſen Schiffen werden manchmal 5 Auflanger (Fig. 445. c d e f g) an einander geſetzt, ohne noch den oberſten Auflanger h zu rechnen, welcher den Namen verkehrter Auflanger oder Es-Auflanger führt, weil derſelbe nämlich die Geſtalt eines S hat, und dadurch das Schiff nach oben zu wieder verengt. Der Fuſs oder das unterſte Ende des erſten Auflangers c, ſteht auf dem Kopf des Bauchſtücks d, und die unterſte Hälfte wird mit der obern Hälfte des Sitzers b durch Bolzen verbunden. Der Fuſs des zweyten Auflangers d, ſteht wieder auf dem Kopf des Sitzers, und iſt mit dem erſten Auflanger durch Bolzen eben ſo verbunden, wie dieſer mit dem Sitzer, und auf ähnliche Weiſe der 3te, 4te und 5te Auflanger wieder mit dem 2ten, 3ten und 4ten, wie man ſolches deutlicher aus der Figur ſehen wird.

Die Auflanger werden Paarweiſe aufgeſetzt, das heiſst: Es werden auf dem Werft erſt zwey und zwey nach oben geſagter Art verholzet, und alsdann aufgeſetzt. Der oberſte oder verkehrte Auflanger wird auch zuweilen Aufſtützen genannt.

Da ein Spann von unten nach oben gewöhnlich einerley Breite hat, ſo ergiebt ſich die Breite der Auflanger von ſelbſt; allein das unterſte Ende eines jeden Auflangers, von auſſen nach innen, iſt nach Dühamels Angabe allezeit $\frac{1}{10}$ dicker, als das oberſte, welches Verhältniſs auch bey dem verkehrten Auflanger Statt findet.

AUFLANGER der Katſpuhren.

Holl. De Oplanger van de Katspooren. Stuinders.
Dän. Katsporenes Oplanger.
Schw. Katſporrets Uplangor.
Engl. Futtocks-riders.
Franz. Allonges de porques.
Ital. Stamenali delle porche, *ven.* Forcameli dei raiſoni.
Span. Jenoles de las bularcamas.
Port. Braços dos prodigos do poraõ.

Sind in den Katſpuhren eben das, was die Auflanger in dem Spann ſind. Der oberſte von dieſen Auflangern wird auch Hänger und *Holl.* Stuinder genannt, und reicht bis an das zweyte Deck.

Verkehrte AUFLANGER.

Holl. De Opſtutten.
Dän. Stötholter.
Schw. Toptimmer.
Engl. The Toptimbers.
Franz. Allonges de revers.
Ital. Scarmoti, *ven.* Forcameli di roveſcio.
Span. Reveſes o jenoles de reves.
Port. Apoſturas.

Man ſehe die Erklärung davon unter Auflanger.

AUFLAUFEN, ſ. Auffegeln.

AUFLAUFEN, oder auf den Grund raken.

Holl. Oploopen, aan de Grond raaken,
Dän. Löbe eller rake paa Grund.
Schw. Räka på Grund.
Engl. To run a-ground.
Franz. Echouer.
Ital. Dar ſulle ſecche.
Span. Dar en un bajo.
Port. Dar em hum baixo, em hum banco.

Wird

Wird gesagt, wenn das Schiff, durch Zufall oder aus Nachläfsigkeit des Schiffers auf den Grund geräth. Wenn das Schiff fchnelle Farth hat, und der Grund hart oder fteinartig ift, fo ift das Auflaufen allezeit gefährlich.

AUFLAUFEND Waffer, f. Fluth.

AUFLAUFER.

Holl. Oplooper.
Dän. Oplöber.
Schw. Uplöpare.
Engl. Servants, Younkers.
Franz. Garçons de bord.
Ital. Giovani.
Span. Grumetes.
Port. Grumetes.

Junge Matrofen, welche noch nicht in allen Schiffsarbeiten hinlänglich geübt find, und daher auch weniger Lohn bekommen, als die rechten Matrofen.

AUFLAVIEREN, ein Revier.

Holl. Een Rivier oplaveeren.
Dän. At lavere op.
Schw. At lofvera up.
Engl. To sail up a river plying to windward by bords or by tacking.
Franz. Remonter une riviere en bordeyant.
Ital. Rimontare un fiume bordeggiando o ftando su li volti.
Span. Subir un rio bordeando.
Port. Hir pelo rio affima bordejando.

Von dem Meer weiter nach der Quelle des Fluffes fegeln, indem man lavieret. In eben dem Verftande fagt man auch niederlavieren.

AUFLEGEN, die Schiffe.

Holl. De Scheepen opleggen.
Dän. Oplægge.
Schw. Lägga up.
Engl. To lay up.
Franz. Defarmer les vaiffeaux.
Ital. Difarmare.
Span. Defarmar.
Port. Defarmar.

Zur Winterzeit, oder wenn eben keine Gelegenheit da ift die Schiffe zu gebrauchen, fo werden fie aufgelegt, das heifst, man takelt fie ab und bringt fie an einen fichern Ort des Hafens. Weil aufgelegte Schiffe gewöhnlich nur mit Ballaft beladen werden, fo find fie wegen ihres fcharfen Belaufs vorne und hinten, weit eher unterworfen einen Rücken aufzuftechen,

oder fich der Länge des Kiels nach krum zu werfen, als wenn fie ihre volle Ladung eingenommen haben, oder auf der vollen Ahming liegen. Um diefes aber zu verhindern, fetzt man zu Toulon die Schiffe mit dem Vordertheil auf den Grund, und bringt unter das Hintertheil derfelben zwey mit Ballaft beladene Prahme, auf denen Stützen ruhn, (Fig. 446) welche fobald der Ballaft ausgeladen und die Pramen dadurch erleichtert find, unter der Gilling des Schiffs zur Tracht kommen, und das Hintertheil etwas in die Höhe heben. Diefe Methode kann freylich in dem Hafen von Toulon gebraucht werden, weil weder Ebbe noch Fluth daffelbft Statt findet, allein in denjenigen Häfen, wo man eine Veränderung in der Höhe des Waffers fpührt, mufs das Vordertheil des Schiffs ebenfalls mit folchem Prahm unterftützt werden. Aufgelegte Schiffe, welche gar keine folche Unterftützung haben, müffen vorne und hinten forgfältig von allem Gewicht entblöfst werden, und man wird leicht einfehen, wie höchftfchädlich es für ein folches Schiff ift, wenn die Anker am Kranhnbalken hängen bleiben, wie es doch in etlichen Häfen gefchieht.

AUFLUVEN, f. Anluven.

AUFNEHMEN, die Küften.

Holl. De Kuften opneemen.
Dän. Optage en Kuft.
Schw. Aptage Kufterna.
Engl. To furvey the coafts.
Franz. Lever les terres.
Ital. Levar la coftiera.
Span. Demarcar la coffa.
Port. Levantar as coftas.

Die Geftalt und Lage der Küften mit dem Peilkompas oder mit einem andern Inftrument meffen, und folche nach trigonometrifchen Grundfätzen gehörig auf dem Papier vorftellen.

Sich AUFPALMEN.

Holl. Sig oppalmen.
Dän. Sig oppalme.
Schw. Sig uppalma.
Engl. To go aloft hand over hand.
Franz. Grimper main fur main. se paumer.
Ital. Palmarfi.
Span. Palmarfe.
Port. Palmarfe.

Sich an einem einzelnen Tau hinaufchwingen, indem man eine Hand über die andre anfchlägt, fo dafs der Körper weiter keine Unterftützung hat.

AUFPASSEN.

Holl. Oppaſſen.
Dän. Oppaſſe,
Schw. Uppaſſa.
Engl. To watch, attend or take care of any thing.
Franz. Veiller.
Ital. Badare, ſtar attento.
Span. Cuidar, tener cuidado o las obras en las manos.
Port. Ter cuidado.

Das Wort iſt plattdeutſch oder holländiſch und heiſst: Achtung geben oder Acht haben.

AUFPSASER in der Konſtapelkammer, in der Hell.

Holl. Een Oppaſſer in de Konſtapelkaamer, of in de Hel.
Dän. Oppaſſer i Archeliet, i Hellgattet.
Schw. Uppaſſare i Archeliet, i Tägrummet.
Engl. The gunner's yeoman, the boatſwain's yeoman.
Franz. Le gardien de ſainte barbe, de la foſſe aux lions.
Ital. Cuſtode di Santa Barbara, della foſſe dei Lioni.
Span. Pañolero de Santa Barbara, del Contra maeſtro.
Port. Paioleiro da Praça de armas, do Contra meſtre.

Aufwärter, oder dem Konſtapel und dem Bootsmann untergebene, welche in der Konſtapelkammer und der Hell alles in Ordnung halten, und die zum täglichen Gebrauch bey der Artillerie und Takellaſche erforlichen Sachen darreichen und Rechnung davon halten.

AUFPENTERN, den Anker ſ. Anker 75.

Eine AUFRÄUMUNG machen, (bey Grönlandsfahrern.)

Die im Raum des Schiffs liegenden obern Fäſſer aus dem Wege räumen, damit man bey den unterſten Fäſſern kommen könne, die beſtändig liegen bleiben, und zuerſt mit Speck gefüllt werden müſſen. Der Schiemann und Küper befinden ſich in dieſer Abſicht beſtändig im Raum.

AUFRÄUMER, (beym Blockmacher.)

Eine Bohr oder ein Bohrer ohne Fret, der ſpitz zuläuft und an beyden Seiten ſcharf iſt. Die Blockmacher gebrauchen ihn inſonderheit, das Loch, wodurch der Nagel des Blocks geht,

nachzubohren oder weiter aufzuräumen, nachdem ſolches vorher ſchon gebohrt worden, ſ. Bohr.

AUFRECHT oder aufgerichtet ſtehn. Ein aufrecht ſtehendes Schiff.

Holl. Opregt ſtaan, het Schip ſtaat opregt.
Dän. At ſtaae lige.
Schw. Stå uprätt.
Engl. An upright ship.
Franz. Vaiſſeau droit.
Ital. Una nave dritta, che ſtá dritta.
Span. Eſtar derecho, el navio eſtá derecho.
Port. Eſtar direito, hum navio direito.

Wird von einem Schiff geſagt, wenn es ſich auf keine von ſeinen Seiten neigt, ſondern die Maſten deſſelben ſich in einer vertikalen Richtung befinden.

AUFRICHTEN, das Schiff richtet ſich auf, ſ. Aufſtehn.

AUFSCHEEREN, die Tauen.

Holl. De Touwen opſcheeren.
Dän. Skiære Tovene op.
Schw. Upſkära.
Engl. To coil up.
Franz. Rouer la manoeuvre.
Ital. Zaffare i capi.
Span. Zafar cabos.
Port. Zafar cabos.

Heiſst, nachdem mit dem Schiffe gewende oder ein Manoeuvre gemacht worden, das dabey gebrauchte laufende Tauwerk gehörig wieder aufſchieſſen, belegen und in Ordnung bringen, damit es wieder zum Dienſt fertig ſey. Das letzte Kommando bey dem Wenden eines Schiffs, iſt daher: Scheert auf die Tauen, oder wie etliche ſagen: Tautjes auf Hautjes! und der Mann ein Vogel, der Bauer eine Gans! ſ. Wenden.

AUFSCHIESSEN, ein Tau.

Holl. Een Touw opſchieten.
Dän. Skyde et Tov op.
Schw. Skjuta up et Täg.
Engl. To coil.
Franz. Cueillir, Rouer.
Ital. Aduciare.
Span. Adujar.
Port. Aduxar.

Ein Tau in runde um einander, wie Schneckenlinien laufende Kreiſe zuſammen legen (Fig. 20.)

Es geſchiehet ſolches in der Abſicht, damit das Tau auf dem Deck, oder in dem Kabelgat wenig Platz einnehme, und ohne Verwickelung in der umgekehrten Ordnung wieder aus einander genommen werden kann.

Jeder einzelne Kreis, eines aufgeſchoſſenen Taues, wird eine Bugt genannt und mehrere Bugten, welche in einer Fläche ſchneckenförmig um einander liegen, eine Scheibe. Der leere Raum, welcher ſich mitten in der Scheibe befindet, und welchen die kleinſte Bugt formirt, heiſst das Auge.

Das Tauwerk wird entweder mit der Sonne oder gegen die Sonne aufgeſchoſſen.

Weil alles Tauwerk aus mehrern Strängen beſteht, die nach einer Richtung zuſammen gedreht worden, ſo hat es eine natürliche Neigung, ſich von ſelbſt in Bugten zu legen. Die Reepſchläger ſchieſſen daher alles laufende Tauwerk, mit der Sonne auf, weil dieſes eben die Richtung iſt, in welcher das Aufſchieſſen am leichteſten geſchieht, indem die Arbeit nämlich von der natürlichen Neigung, die das Tau hat, ſich in Bugten zu legen, begünſtigt wird. Man muſs ſich folglich wohl vorſehn, nach welcher Richtung man das Tau wieder umſchieſst; denn wenn es nochmals in eben der Richtung, oder mit der Sonne geſchieht, ſo wird bey jeder Bugt das Tau in der umgekehrten Richtung, in welcher es geſchlagen worden, um ſeine Axe gedreht. Und da die Kardele und Duchten deſſelben, ihrer Elaſticität wegen wieder in ihre vorige Lage zu kommen ſuchen, ſo fangen ſich entweder die Bugten, wenn das Tau ausgeviert wird, das heiſst, es heben ſich mehrere Bugten zugleich auf und verwickeln ſich, oder das Tau ſchlingt ſich auch um ſich ſelbſt und formirt eine Kink, welches eine höchſt gefährliche Sache iſt; denn nicht ſelten wird durch Kinken in einem Ankertau, der Verluſt eines Schiffs verurſacht, weil alsdann ein ſolches Tau, durch eine geringe Spannung, zerſpringen wird. Aus dieſer Urſache muſs man Ankertaue, und inſonderheit ſolche, die noch neu und nicht ausgereckt ſind, entweder gegen die Sonne aufſchieſſen, oder auch das Ende, womit man anfängt, vorher durch das Auge des aufgeſchoſſenen Taues ſtechen, und um ſolches bey Ankertauen deſto leichter bewerkſtelligen zu können, ſo ſchieſst man ſie um eine offene Luke.

Das Steuerbords Ankertau, ſchieſst man gemeiniglich an der Backbordſeite des Schiffs mit der Sonne, und das Backbord Ankertau an der Steuerbord Seite des Schiffs, gegen die Sonne auf. Es geſchieht dieſes in der Abſicht, daſs das Schiff eine Schlagſeite bekommen ſoll, welches geſchehen würde, wenn der ſchwerſte Anker und das ſchwerſte Tau an einer Seite zu liegen käme. Es iſt noch zu bemerken, daſs es allezeit am vortheilhafteſten für ein Tau iſt, in derſelben Richtung aufgeſchoſſen zu werden, in welcher es um das Gang und Bratſpill fährt, oder um die Beting liegt.

Dünnes Tauwerk wird auf eben ſolche Weiſe, entweder auf dem Deck, oder an Kreuzhölzer und Klampen, oder auch in der Hand aufgeſchoſſen.

Das Auge eines AUFGESCHOSSENEN Taues.

Holl. 'TOog van een opgeſchooten Touw.
Dän. öjet af et opſkudt Tov.
Schw. ögat.
Engl. The coil.
Franz. Le vuide d'un cordage roué.
Ital. L'occhio.
Span. El ojo.
Port. Olho,

f. Aufſchieſſen.

Ein Tau mit der Sonne AUFSCHIESSEN.

Holl. Een Touw met de Zon opſchieten.
Dän. Skyde et Tov op med Solen.
Schw. Skjuta et Täg up med Solen.
Engl. To coil a cable with the ſun.
Franz. Rouer à tour ou avec le ſoleil.
Ital. Aducciare o piegare col ſole, aduecia-re alla dritta.
Span. Adujar derecho o con el ſol.
Port. Aduxar com o ſol.

f. Aufſchieſſen.

Ein Tau gegen die Sonne AUFSCHIESSEN.

Holl. Een Touw tegens de Zon opſchieten.
Dän. Skyde et Tov op imod Solen.
Schw. Skjuta et Täg up emot Solen.
Engl. To coil againſt the ſun.
Franz. Rouer à contre.
Ital. Aducciare o piegare al roveſcio o alla ſiniſtra.
Span. Adujar contra el ſol.
Port. Aduxar contra o ſol.

f. Aufſchieſſen.

AUFSCHLAGEN, ein Tau.

Holl. Een Touw opſlaan.
Dän. Slaae et Tov op.
Schw. Slå up et Täg.
Engl. To unlay.

Franz. Decommettre.
Ital. Diſtorcere.
Span. Deſcolchar
Port. Deſcolchar ou deſcuchar.

Wenn Taue alt und unbrauchbar ſind. ſo werden ſie in Stücke gehauen, ihre Kardele und Duchten, woraus ſie beſtehn, aus einander geſchlagen und ihre Kabelgarne aufgedrehet, damit man den Hanf wieder von einander zerren kann. Dieſe ganze Handlung heiſst die Tauen aufſchlagen. Der alte Hanf, den man auf dieſe Weiſe erhält, bekömmt alsdann den Namen Werg oder Werk, und dient zum kalfatern. Oftmals werden aber auch neue Taue aufgeſchlagen, welche durch Zufall an verſchiedenen Stellen ſchadhaft geworden ſind, und alsdann gebraucht man den aufgeſchlagenen Hanf wieder zu dünnem Tauwerk von allerley Art.

AUFSCHRICKEN, die Kabelaring, oder das Ankertau auf dem Gangſpill, ſ. Anker 137.

AUFSCHWEYEN, ſ. Schweyen.

AUFSEGELN, oder einen Fluſs hinaufſegeln.

Holl. Een Rivier opzeilen, oploopen.
Dän. Opſejle
Schw. Segla upföre en Revier.
Engl. To ſail or to turn up a river.
Franz. Remonter une riviere.
Ital. Rimontare un fiume.
Span. Subir un rio.
Port. Subir a ribeira, hir pelo rio aſſima.

Auf einem Fluſſe von der Mündung weiter nach der Quelle deſſelben ſegeln; im Gegenſatz von niederſegeln.

AUFSEISEN, die Kabelaring, ſ. Anker 136.

AUFSETZEN, die Stengen.

Holl. De Stengen opzetten.
Dän. Opſætte, Stænger.
Schw. Upſätta, Stänger.
Engl. To hoiſt or ſway up the Topmaſts.
Franz. Guinder les mats de hune.
Ital. Ghindare.
Span. Guindar los maſteleros.
Port. Botar os maſtareos a cunho.

Die Stengen vermittelſt des Windreeps aufhieſſen und mit dem Schloſsholz feſtmachen. Von Maſten ſagt man: Sie werden eingeſetzt.

AUFSINGEN.

Holl. Opzingen.
Dän. Opſynge.
Schw. Sjunga up.
Engl. To ſing out.
Franz. Donnez la voix.
Ital. Salomare.
Span. Zalomar.
Port. Zalomar.

Durch einen Ausruf das Signal geben, daſs alle zugleich an einem Tau ziehen. ZumExempel, wenn der Anker gekattet, die Stengen aufgeſetzt, die Segel dicht gegeiet werden ſollen, oder was dergleichen mehr iſt. Das Auffingen iſt allezeit das Amt des Bootsmanns.

AUFSETZEN des Decks, der Berghölzer. ſ. Spring.

AUFSORREN, die Hängmatten.

Holl. De Hangmatten opſorren.
Dän. Opſurre Hængematterne.
Schw. Surra up Hängemattor.
Engl. To lash up the hammocks in order to make a clear paſſage between decks.
Franz. Relever les hamacs.
Ital. Rilevare le brande. *Ven.* Rialzare gli ſramazzetti.
Span. Levantar los coyes.
Port. Levantar as brandas.

Heiſst dieſelben an ihrem gehörigen Ort auf oder zuſammenſchnüren, ſo daſs ſie nicht im Wege ſind, wenn eine Arbeit ſoll gethan werden, z. E. wenn man das Gangſpill gebrauchen will. Das Volk, welches auf die Wache geht, ſorrt ſeine Hängmatten auf, und dasjenige, welches von der Wache kömmt, macht die ſeinigen wieder los.

AUFSTECHEN, einen Rücken, Katzenrücken.

Holl. Een Rug opſteeken
Dän. Skibet ſom haver en Katryg.
Schw. Et Katryggigt Skepp.
Engl. To become broken-backed or cambered.
Franz. S'arquer.
Ital. Una nave rotta.
Span. Quebrar, un navio quebrado.
Port. Alquebrar.

Man ſagt von einem Schiffe, daſs es ſich aufgeſtochen, durchgeſetzt oder einen Rücken aufgeſtochen hat, wenn das Vor- und Hintertheil deſſel-

deſſelben tiefer als das Mitteltheil ins Waſſer gehn, und der Kiel folglich eine Krümmung bekommen hat. (Fig. 336.)

Da in allen Werken, welche von der Schiffbaukunſt handeln, hievon ſo wenig geredet worden, ſo wollen wir nicht allein kürzlich die Urſache dieſer Kielgebrechlichkeit berühren, ſondern auch unterſuchen, welche Eigenſchaften das Vor- und Hintertheil eines Schiffs haben, und mit wie vieler Ladung dieſelben beſchweret werden müſſen, um ſoviel wie möglich iſt, dieſen ſo allgemeinen Fehler der Schiffe zu vermeiden; und endlich wollen wir auch ein Mittel zeigen, wie man die Gröſſe dieſer Kielgebrechlichkeit, oder die Höhe der Krümmung, in Fuſs und Zoll beſtimmen könne.

Ein Schiff, oder ein jeder auf dem Waſſer ſchwimmender Körper, wird allezeit nach dem Verhältniſs ſeines Raums von demſelben in die Höhe getrieben. Da nun aber bey Schiffen das Mitteltheil weit gröſſern Umfang hat, als das Vor- und Hintertheil, ſo beſtreben ſich letztere, tiefer ins Waſſer zu ſinken, als erſteres, und es iſt daher nothwendig die Folge, daſs der Kiel und die übrigen Verbindungen des Schiffs dieſen Kräften ſo lange nachgeben müſſen, bis das Verhältniſs von dem Druck und Gegendruck an allen Theilen des Schiffs gleich iſt.

Wir wollen erſtlich unterſuchen, welches von zweyen Schiffen der Kielgebrechlichkeit am mehrſten ausgeſetzt iſt. Man theile daher beyde in eine gleiche Anzahl Theile, z. E. in 8, (Fig. 335.) und berechne erſtlich den Inhalt von dem mittelſten Theil N M M N des erſten Schiffs, um zu finden, wie tief derſelbe ins Waſſer geht, alsdann ſtelle man eben ſolche Berechnung bey den übrigen Theilen an, ſo wird man finden, daſs der zweyte Theil wegen ſeines geringern Umfangs, nicht bis O N, ſondern bis *o* n ins Waſſer ſinken muſs, und die Waſſerlinie der übrigen Theile wird aus eben der Urſache *o* p, p *q*, q r, m l, l *k* und k h ſeyn. Da nun durch N *n* o O, O o *p* P, p P *q* Q, Q q r R, M m *t* L, L l *k* K, k K h H die Gröſſen vorgeſtellt ſind, um welche die Theile vorne und hinten weniger unterſtützt werden, als der mittelſte oder gröſste, ſo kann man annehmen, daſs das Schiff in dieſen Theilen mit einer Kraft niedergedrückt werde, welche dem Gewicht von der Maſſe des Waſſers gleich iſt, das in dieſen Räumen enthalten; folglich ſtehen die Kräfte, welche die Kielgebrechlichkeit (in ſo ferne ſolches von der äuſſern Geſtalt des Schiffs abhängt) verurſachen, im Verhältniſs mit den Momenten der geſagten

Gewichte. Wenn alſo é den Mittelpunkt der Schwere vorſtellt, ſo ſind dieſe Momente N n *o* O X b é + O o *p* P X c é + P p *q* Q X d é + Q q r R X e é + M m *l* L + f é + L *l* k K X g é + K k h H X h é: ſucht man nun ferner die Momente von den Kräften, welche die Kielgebrechlichkeit des andern Schiffs (Fig. 334.) verurſachen, ſo wird man nach Vergleichung beyder Momente finden, welches von den beyden Schiffen am mehrſten der Kielgebrechlichkeit unterworfen iſt, denn die Momente des Schiffs (Fig. 335.) N n *o* O X b é + O o *p* P X c é + P p *q* Q X d é + Q q r R X e é + M m *l* L X f é + L l *k* K X g é + K k h H X h é verhalten ſich zu den Momenten des Schiffs (Fig. 334.) J i *k* K X s y + K k M m X r y + M m *n* N X q y X N n v V X p y + E e *f* F X t y + F f *g* G X u y + G g h H X w y, als die Würkung der erſten Momente auf das Schiff (Fig. 335.) zu der Würkung der letzten auf das Schiff (Fig. 334.)

Alles was wir bis jetzt geſagt haben, bezieht ſich blos auf die äuſſere Form des Schiffs; allein man wird leicht einſehn, wie ſehr noch die Kielgebrechlichkeit, durch unvernünftige Belaſtungen des Vor- und Hintertheils, befördert werden könne. Ein Baumeiſter muſs alſo vor allen Dingen Sorge tragen, daſs die gewöhnlichen Zierathen vorne und hinten, als das Gallion, Spiegel, Gallerie, Seitengallerie &c., ſo leicht wie möglich gemacht werden. Ferner muſs der Vorderſteven nicht weiter ausſchieſſen, als nothwendig iſt, daſs der Anker bey dem Lichten nicht unklar unten am Schiffe werde, und eben ſo würde es weit beſſer ſeyn, wenn der Hinterſteven gar keinen Fall hätte, weil ſolches zu nichts anders dient, als dem Schiffe mehr Anſehn zu geben, im Grunde aber die Kielgebrechlichkeit befördert.

Die Spiegelſtützen oder Heckſtützen müſſen gleichfalls nur wenigen Fall haben, damit der Spiegel nicht zu weit hinten über hänge, und das Hinterſchiff dadurch unnöthiger Weiſe mit mehrerer Kraft niedergedrückt werde.

Auch müſſen die Berghölzer, Raahölzer, Regelingen &c. nicht zu viel Spring haben, weil ſie ſonſt der Kielgebrechlichkeit nicht Widerſtand leiſten, ſondern dieſelbe vielmehr befördern werden.

Lange Schiffe ſind mehr der Kielgebrechlichkeit unterworfen, als kurze, und dieſes iſt eben die Urſache, warum franzöſiſche Schiffe am mehrſten mit dieſem Fehler behaftet ſind, denn kein

keine Nation bauet die Schiffe ſo lang, als die Franzoſen. Wie nothwendig aber einem Schiffe eine gehörige Länge iſt, um alle erforderliche Eigenſchaften zu beſitzen, als z. E. viele Segel zu tragen, gut Luv zu halten, wenig abzutreiben, viele Steifheit zu haben &c., wird man am beſten einſehn, wenn man betrachtet, wie viel die Schiffe ſeit einem halben Jahrhundert verlängert worden ſind. In England z. E., wo man dem Beyſpiel der Franzoſen gefolgt iſt, wird jetzt ein Schiff

von 100 Kanonen 12 Fuſs länger gebauet, als vor 66 Jahren,
— 90 Kanonen 15 bis 15½ Fuſs,
— 74 Kanonen 17 bis 18½ Fuſs,
— 64 Kanonen 19 bis 20 Fuſs,
— 50 Kanonen 16 Fuſs.

Aus obigem erhellet alſo, daſs die Kielgebrechlichkeit nicht gänzlich kann vermieden werden, ſo ſehr es auch zu wünſchen wäre. Um deſto mehr hat alſo ein Schiffbauer Urſache, die Verbindung der Theile eines Schiffs dergeſtalt einzurichten, daſs dieſem Uebel ſo viel wie möglich vorgebeugt werde.

Faſt jede Nation beobachtet eine beſondre Methode in der Verbindung der Theile eines Schiffs. Hier iſt aber nicht der Ort, alle dieſe Methoden zu beſchreiben, ſondern nur blos von den Hauptſtücken zu reden, worauf es hauptſächlich ankömmt, und dieſe ſind der Kiel und das Kielſchwein. Beyde müſſen daher ihre völligen Dimenſionen haben; auch muſs man ſorgfältig dahin trachten, daſs ihre Scherben gehörig verſchoſſen werden. Die Methode der Dänen iſt hiebey ſehr zu empfehlen, welche, um den Kiel noch mehr zu verſtärken, den Raum zwiſchen den Bauchſtücken mit Klötzen ausfüllen und ſolche mit dem Kiel verbolzen. Die Franzoſen gebrauchen Statt deſſen, halbe Bauchſtücke *demi varangues* und die Engländer bedienen ſich gewiſſer Klötze *chocks*, welche bis an das unterſte Ende der Sitzer reichen. Ebenfalls iſt es nothwendig, daſs die Sitzer und Auflanger der Spannen völlige Länge haben, damit die Scherben welche ſie mit einander machen, ihre gehörige Gröſſe bekommen, auch würde es dabey ſehr rathſam ſeyn, wenn jede dieſer Scherben mit drey Bolzen verbolzt würde, ſo wie es in Frankreich Gebrauch iſt, und ungeachtet man in England nur jedes zweyte, und in Dännemark jedes dritte Spann verbolzt, ſo iſt doch nicht zu zweifeln, daſs dieſes verbolzen der Scherben in jedem Spann, zur vertikalen Verbindung des Schiffs höchſt erforderlich ſey. Ja ſollte der Mangel dieſer Verbindung nicht die Haupturſache ſeyn, daſs Schiffe, die gekielet oder auf die Seite gewunden werden, ſo oft eine Schlagſeite bekommen? Und wenn dieſes auch nicht die Urſache ſeyn ſollte, ſo erfordert doch die ungeheure Kraft der Wände, Pardunen, Halſen &c., welche beynahe in einer vertikalen Richtung auf die Spannen würkt, eine allgemeine Verletzung der Scherben.

Weil nun ferner ein Schiff nicht kielgebrechlich werden kann, ohne daſs zugleich die Seiten etwas einfallen, ſo ſieht man wie nothwendig es iſt denen Deckbalken, welche ſich dieſem Einfallen allein widerſetzen müſſen, ihre völlige Dicke zu geben, und ſie mit Knien wohl zu verſehen, auch ſind dabey die verkehrten Knien, welche von den Dänen und Engländern häufig gebraucht werden, von grroſſem Nutzen; allein die eiſernen Knien, welche die Franzoſen öfters ſtatt der hölzernen, unter die Deckbalken zu ſetzen pflegen, mögte ich aus der Urſache nicht empfehlen, weil das Eiſen nicht ſo wie das Holz elaſtiſch iſt, denn wenn ſolche Knien durch irgend eine Kraft etwas gebogen oder gekrümmt werden, ſo ſuchen ſie in dieſer Krümmung zu bleiben und reiſſen die Bolzen, womit ſie angeſchlagen ſind, wieder heraus.

Es ſcheint überhaupt, daſs die Engländer in ihrer Bauart am mehrſten von allen übrigen Nationen Rückſicht auf die Kielgebrechlichkeit genommen haben. Man vergleiche nur die Fig. 346 und 348, welche nach engliſcher Bauart gezeichnet worden mit den übrigen Spannriſſen, ſo wird man finden, das in den erſtern das Kielſchwein und die nahe bey demſelben liegenden Weger, weit dicker ſind als in den letztern.

Um die Kielgebrechlichkeit zu vermeiden, kann man auch das Vor- und Hinterſchiff etwas voller bauen, denn zu viele Schärfe daſelbſt dem Schiffe zu geben, würde allezeit von nachtheiligen Folgen ſeyn. Auch erhellet aus den unzähligen Verſuchen, welche vom Herrn Romme, de Condorcet und Boſſut angeſtellt worden ſind, daſs ſich dieſe Theile in zwey Flächen endigen können, die in gerader Linie von den äuſſern Seiten des Mittelſpanns bis zum Vorſteven gehn, oder auch in zwey convexen Flächen, die merklich gröſſer als die geraden ſind; ohne daſs dadurch der Widerſtand, den das Schiff von dem Waſſer bekömmt, vermehrt werde.

Um nun endlich auch zu zeigen, wie man die Gröſſe der Krümmung, die der Kiel bekommen hat, genau meſſen kann, ſo bediene man ſich folgender ſehr einfachen Maſchiene, die aus einem

nem Balken Fig. 336 und Fig. 337 AB beſteht, an deſſen äuſſerſten Enden ſich in perpendikularer Richtung zwey Maaſsſtäbe A a B b von gleicher Länge befinden. Dieſer Balken wird alsdann unter den Kiel gebracht, wie man aus der Fig. 336 ſieht, und längſt demſelben fortgeſchoben, nachdem nun die Krümmung des Kiels zu oder abnimmt, ſo werden auch die oberſten Enden der Maaſsſtäbe 12 a, 12 b, mehr oder weniger über der Waſſerfläche 12. 12 erhaben ſeyn, nur muſs man dahin ſehen, daſs die beyden über dem Waſſer befindlichen Enden der Maaſsſtäbe, an beyden Seiten des Schiffs, einerley Länge haben; denn ſonſt würde der Balken nicht horizontal unter dem Kiel liegen. Der Balken ſelbſt kann etwas mit Eiſen beſchwert werden, um ihn deſto leichter unter dem Kiel fortzuſchieben.

AUFSTECHEN, zwey Taue, oder zwey Taue auf einander ſtechen.

Holl. Twee Touwen op malkander ſteeken.
Dän. At ſammenſtikke Tove, ſtikke paa.
Schw. Sticka på.
Engl. To bend or tie two ropes together.
Franz. Ajuſter enſemble deux cordages.
Ital. Far un groppo per agiuſtare due capi.
Span. Hacer un gorupo, ayuſtar dos cabos.
Port. Fazer hum grupo hum nó por unir dous cabos.

Zwey Taue vermittelſt eines Knotens oder Stichs zuſammen verbinden.

AUFSTECHEN, die Halſen und Schooten.

Holl. De Halſen en Schooten opſteeken.
Dän. Stike op Halſene og Skiödene.
Schw. Stika up Halſarna och Skoten.
Engl. To give up tacks and ſheets.
Franz. Larguer le lof.
Ital. Largar la mura e la ſcotta.
Span. Largar la amura y la eſcota.
Port. Largar a amura e eſcota.

Die Halſen und Schoten losmachen und abvieren.

AUFSTECHEN, dicht bey dem Winde, oder in den Wind.

Holl. In de Wind opſteeken.
Dän. Stike op i Vinden.
Schw. Sticka up i Vinden.
Engl. To haul the wind, to ply or turn to windward.

Franz. Aller au plus prés.
Ital. Serrare il vento, accoſtarſi al vento.
Span. Cinir el viento.
Port. Cingir o vento, chegarſe ao vento.

So dicht als möglich bey dem Winde ſegeln.

AUFSTEHEN, das Schiff ſteht auf.

Holl. Het Schip ſtaat op.
Dän. Skibet ſtaaer op, rejſer ſich op igien.
Schw. Skeppet reſer ſig efter en Krängning.
Engl. The ſhip rights.
Franz. Le vaiſſeau ſe releve, ſe redreſſe.
Ital. La nave ſi raddrizza.
Span. El navio ſe adriza.
Port. O navio ſe endireita.

Man ſagt von einem Schiff es ſteht auf, wenn es wieder in ſeine vertikale Lage zurückkömmt, nachdem es vorher durch irgend eine Kraft auf die Seite gelegt wurden.

AUFSTEIGEN, der Wind ſteigt auf.

Holl. De Wind ſtygt op.
Dän. Vinden ſtiger op, det blæſer friſkt.
Schw. Vinden ſtiger up.
Engl. The Wind begins to blow.
Franz. Le vent ſe leve.
Ital. Il vento ſi leva.
Span. El viento ſe levanta, viene refreſcando.
Port. O vento ſe levanta.

Der Wind fängt an zu wehen.

AUFSTEIGENDER Knoten, ſ. Knoten.

AUFSTEIGENDE Zeichen, ſ. Zeichen.

AUFSTEIGUNG, gerade, lat. Aſcenſio recta.

Holl. De regte Aſcenſie.
Dän. Lige Aſcenſion.
Schw. Rät Aſcenſion.
Engl. The right Aſcenſion.
Franz. L'aſcenſion droite.
Ital. Aſcenſione retta.
Span. Aſcenſion recta.
Port. Aſcenſaó recta.

Hierunter verſteht man den Bogen des Equators V. D, Fig. V. welcher zwiſchen dem Frühlingspunct V und dem Abweichungskreiſe PSD p eines Geſtirns S enthalten iſt. Der letzte Punct D dieſes Bogens, geht unter dem Equator der Erde, wo die Sterne unter rechten Winkeln aufgehen, mit dem Sterne S zugleich auf, das heiſst er ſteigt mit ihm gerade auf, daher hat der Bogen

gen den er begrenzt den Namen der geraden Aufſteigung erhalten. Wenn die gerade Aufſteigung eines Sterns VD und ſeine Abweichung bekannt iſt, ſo wird dadurch die Stelle, die er am Himmel einnimmt beſtimmt. Die gerade Aufſteigung der Sonne wird, wenn ihre Abweichung durch Beobachtung gefunden worden, leicht berechnet. Es ſey AQ Fig. VI. der Equator, EL die Ekliptik oder Sonnenbahn, S der Ort der Sonne deren Abweichung SD die gerade Aufſteigung VD iſt. Der Winkel SVD als die Schiefe der Ekliptik iſt = 23° 28' 8''

Die Auflöſung des Kugeldreiecks SVD, giebt alſo die gerade Aufſteigung durch die Formel:

$$\text{Sin gerad. Aufſt.} = \frac{\text{Tang. Abw.}}{\text{Tang. Schiefe der Ekliptik.}}$$

Wo es zweydeutig bleibt, ob die gerade Aufſteigung unter oder über 90° betrage und ſüdliche oder negative Abweichungen eine gerade Aufſteigung über 180° anzeigen, die unter oder über 270° ſeyn kann; daher man aus andern Umſtänden wiſſen muſs, in welchem Quadranten ihrer Bahn die Sonne ſtehe,

Auch aus dem Abſtande der Sonne, vom Frühlingspuncte V in der Ekliptik gerechnet, oder ihrer Länge VS giebt das Dreieck SVD ihre gerade Aufſteigung durch die Formel:

Tang gerad. Aufſt = Tang Länge X Cos Schiefe, der Ekliptik wo die gerade Aufſteigung ſtets in einerley Quadranten mit der Länge fällt.

AUFSTEIGUNG, ſchiefe.

Holl. De ſchuins Aſcenſie.
Dän. Skiev Aſcenſion.
Schw. Skef Aſcenſion.
Engl. Oblique Aſcenſion.
Franz. Aſcenſion oblique.
Ital. Aſcenſione obliqua.
Span. Aſcenſion oblicua.
Port. Aſcenſaõ obliqua.

Der Bogen des Equators VO, (Fig. V.) welcher zwiſchen dem Erühlingspuncte V und dem mit einem Geſtirne S zugleich aufgehenden Punct O enthalten iſt. Jedes Geſtirn hat unter andern Polhöhen andere ſchiefe Aufſteigungen. Es iſt aber

ſchiefe Aufſt = gerade Aufſt — Aſcenſ. Differenz.

Der Unterſchied der geraden und ſchiefen Aufſteigung heiſst. die Aſcenſionaldifferenz. Man findet ſolche durch Auflöſung des rechtwinklichten Kugeldreyecks, wo AH die Equatorhöhe des Orts, welche dem Winkel O gleich iſt, und SD die Abweichung des Geſtirns bedeutet, man hat alsdann.

Sin tot: Sin OD = tang O: tang SD (oder für ſin tot = 1.)

$$\text{Sin Aſcenſ. Diff.} = \frac{\text{tang Abw.}}{\text{tang Equat. Höhe.}} = \text{tang Abw.}$$

+ tang Polhöhe

Für ein Geſtirn s in der ſüdlichen Halbkugel. iſt die Abweichung ds der vorigen DS entgegengeſetzt, alſo negativ, welches der Formel gemäſs eine ebenfalls negative Aſcenſional Differenz, wie Od in der Figur giebt. Für Orte in der ſüdlichen Halbkugel der Erde, deren Polhöhen negativ ſind, wenn die nördlichen poſitiv geſetzt werden, geben ſüdliche Abweichungen wieder poſitive, nördliche Abweichungen, negative Aſcenſionaldifferenzen.

Durch die Aſcenſionaldifferenz eines Geſtirns, findet man ſeine ſchiefe Aufſteigung und ſeinen Tagebogen. Man hat nämlich:

V O = V D — OD

d. i. ſchiefe Aufſt = gerade Aufſt — Aſcensdiff., wobey eine negative Aſcenſionaldifferenz, wie Od, ſtatt ſubtrahiret zu werden, addiret werden muſs.

AUFTAKELN ein Schiff.

Holl. Een Schip optakeln.
Dän. Tiltakle et Skib.
Schw. Tiltakla et Skepp eller uptakla et Skepp.
Engl. To rig a ſhip.
Franz. Gréer un vaiſſeau.
Ital. Guarnir un vaſcello *Ven.* armiggiarlo.
Span. Aparejar un navio.
Port. Aparelhar hum navio.

Einem Schiffe die Takelaſche anlegen, oder ſolches mit den gehörigen Tauen, Blöcken, Raaen, Segeln &c. verſehen. Es iſt das Gegentheil von abtakeln.

AUFTALJEN.

Holl. Optalien.
Dän. Optalje.
Schw. Talja eller uptalja.
Engl. To bowse.
Franz. Palanquer.
Ital. Alzare peſi coi paranchi.
Span. Izzar algo con una eſtrallera.
Port. Izzar pezos por meio de huma eſtralheira.

Etwas vermittelſt einer Talje in die Höhe winden oder aufwinden z. E. Güter &c.

AUFTHUN.

Holl. Opdoen, van verre vertoonen.

Dän.

Dän. Opdage.
Schw. Updaga.
Engl. To loom.
Franz. Paroitre dans le lointain.
Ital. Moſtrarſi di lontano, venir fuori.
Span. Hazerſe ver de lejos.
Port. Vir fora, moſtrarſe de longe.

Man ſagt das Land oder die Küſten thun ſich auf, wenn ſich ſolche über dem Waſſer zeigen, oder wenn man ſie zuerſt erblickt. Der Sinn des Worts iſt, die Küſten ſteigen in die Höhe.

AUFTOPPEN, ſ. Toppen und Toppenant.

AUFTORNEN vorm Anker, ſ. Anker 139.

AUFTREIBEN, oder auf ein Schiff treiben, ſ. Aufeinandertreiben.

AUFTUCHEN, die Segel.

Holl. De Zeilen opdoeken.
Dän. Duke Sejlene op.
Schw. Duka up.
Engl. To gather up or furl the ſails.
Franz. Plier les voiles.
Ital. Piegare le vele.
Span. Plegar las velas.
Port. Colher as velas.

Die Segel in Falten legen, um ſie bequem wegzuſchaffen, oder ſie ans Land nach dem Segelmacher zu bringen, wenn ſie ausgebeſſert werden müſſen.

AUFWENDEN, bey dem Winde aufwenden, ſ. durch den Wind wenden.

AUFWERPEN, ein Schiff, ſ. werpen mit dem Anker 113.

AUFWINDEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip ophaalen,
Dän. Ophale et Skib.
Schw. Uphala et Skepp.
Engl. To ground a veſſel.
Franz. Tirer un batiment à terre.
Ital. Tirare una nave a terra per raddobbarla.
Span. Varar un navio para recorrer.
Port. Varar hum navio para concertar.

In Holland, Deutſchland und andern Ländern, wo man eine Helling hat, geſchieht das Aufwinden auf folgende Weiſe: Man legt bey hohem Waſſer das Schiff vor die Helling, ſo daſs der Vorſteven gerade gegen dieſelbe ſteht, und bringt den ſogenannten Schleep unter den Kiel, alsdann hakt man an den Bügel des Schlepps den Hellingblock. Auch ſind durch den Bug des Schiffs mehrere Löcher gebohrt, wodurch Bockshörner oder ſchwere Augbolzen geſchlagen werden, die inwendig im Schiffe mit Splinten befeſtigt ſind. An dieſe Bockshörner werden ebenfalls Gienblöcke gehakt oder genähet; auch zuweilen um das Hintertheil des Schiffs ein Brohk gelegt, an deſſen beyden Enden ſich ebenfalls zwey Gienblöcke befinden. Wenn dieſes alles geſchehen, fängt man an auf dem Werft bey den Spillen, um welche die Läufer dieſer verſchiedenen Blöcke fahren, zu winden, doch ſo, daſs dieſes Winden allenthalben mit gleicher Geſchwindigkeit geſchieht. Die Helling ſowol, als die an den beyden Seiten derſelben liegenden Schlagbetten, müſſen ſtark beſchmiert werden, damit die Friction ſo viel wie möglich überwunden werde, und wenn das Schiff weit genug gewunden iſt, wird es abgeſtützt und zu mehrerer Sicherheit gegen das untere Ende des Kiels oder Schleeps, Klampen genagelt. In England, Frankreich und Spanien, wo man Docken hat, werden Schiffe, die eine Hauptreparation nöthig haben, in dieſelben gebracht; diejenigen hingegen, welche nur eine geringe Ausbeſſerung bedürfen, ſetzt man bey hohem Waſſer aufs Trockne, und verrichtet die Arbeit während der Ebbzeit. In Holland, Frieſland und an einigen andern Orten, iſt auch eine Kanthelling gebräuchlich, wo man drey, vier und mehrere Schleepen der Queere nach unter den Kiel des Schiffs legt, und daſſelbe von der Seite zu etwas aufholet und nach dem Lande zu umwindet.

AUFZWINGEN, die Berghölzer.

Holl. De Berghouten opjagen, opdwingen.
Dän. At opjage Bergholterne.
Schw. Upjagen.
Engl. To wring up.
Franz. Gener les preceintes pour leurs donner la tonture des ponts.
Ital. Dar alle cinte l'arcato delle coperte
Span. Meter las cintas ſegun el arrufo de las cubiertas.
Port. Dar tozamento as cintas.

Die Berghölzer vorne und hinten weiter in die Höhe treiben, als in der Mitte des Schiffs damit ſolche Spring bekommen. Es geſchieht ſolches, indem man die Berghölzer in der Mitte des Schiffs erſtlich verbolzt und vorne und hinten unter die Berghölzer Jagdtbolzen ſchlägt und alsdann zwiſchen dieſe und die Berghölzer

ſo lange Kiele treibt, bis letztere ihre gehörige Krümmung bekommen haben.

AUGE.

Holl. Een Oog.
Dän. Et öje.
Schw. Et öga.
Engl. The eye of a ſtrop, ſtay &c.
Franz. Oeillet, boucle, collet d'etay &c.
Ital. Occhio d'una gaza, d'uno ſtroppo &c.
Span. Un ojo.
Port. Hum olho.

Heiſst in der Seeſprache, überhaupt eine jede gemachte Schlinge in einem Tau; zuweilen heiſst es auch eine runde Oefnung in einem Werkzeuge.

AUGE des Ankerſchafts, ſ. Ankerauge.

AUGE eines Beils, ſ. Beil.

AUGE von einem Rade des Raperts, ſ. Rapert.

AUGE eines Wandtaues, ſ. Wandtau.

AUGE eines Stags, ſ. Stagauge.

AUGEN der Kabelaring, ſ. Kabelaring.

AUGEN der Blinde, ſ. Blinde.

AUGE eines aufgeſchoſſenen Taues, ſ. Aufſchieſſen.

Ochſen-AUGE, ſ. Ochſenauge.

Pferde-AUGEN, ſ. Pferdeaugen.

Reef-AUGEN, ſ. Reefgaten.

AUGBOLZEN, ſ. Bolzen.

AULEA.

Gewiſſe Zierrathen in römiſchen Schiffen.

AULONÆ.

Der Name kleiner Luftſchiffe bey den Römern.

AUSBUGGERN, ſ. Baggern und Baggermaſchiene.

AUSBESSERN, ein Schiff.

Holl. Een Schip vertimmeren, repareeren.
Dän. Reparere et Skib.
Schw. Reparera et Skepp.
Engl. To repair a Ship.
Franz. Radouber un vaiſſeau.
Ital. Raddobbare un vaſcello.
Span. Recorrer un navio.
Port. Concertar hum navio.

Die durch Alter oder Zufall ſchadhaft gewordenen Theile eines Schiffs wieder in gehörigen Stand ſetzen. Schiffe, welche eine Hauptreparation bedürfen, werden entweder in die Docken gebracht, oder wo keine Docken ſind, auf die Helling gewunden, welches letztere aber allezeit zu ihrem nicht geringen Schaden geſchieht. An etlichen Orten werden ſie auch auf eine Kanthelling gewunden, ſ. Aufwinden. Bey kleinen Reparationen aber ſetzt man ſie entweder bey hohem Waſſer aufs Trockne, und beſſert ſie während der Ebbzeit aus, oder man windet ſie auch mit einem Kiellichter oder Bullen auf die Seite, welches kielholen genannt wird.

AUSBRECHER, ſ. Brecheiſen oder Schiefbetel.

AUSBRINGEN, einen Anker, ſ. Anker 126.

AUSBUGT, ſ. Bugt.

AUSFÜTTERUNG der Stückpforten.

Holl. Uitvoering van de Stukpoorten.
Dän. Löſe Stykporter.
Schw. Löſa Stykeportar.
Engl. Half-ports.
Franz. Faux mantelets, faux ſabords.
Ital. Falſi portelli.
Span. Arandelas de la artilleria.
Port. Oculos das portinholas das peſſas.

Sind von dünnen Planken gemachte Deckel zu den Stückpforten, in deren Mitte ſich ein rundes Loch, mit einem Brohk von Segeltuch, befindet, der weit genug iſt, daſs das Vordertheil der Kanone bequem in denſelben hinein gehet. Dieſe Ausfütterungen werden auf der zweyten Batterie gebraucht, und müſſen in der Oefnung der Stückpforten allenthalben wohl ſchlieſſen, damit keine Wellen, und kein Regenwaſſer durchſchlagen kann; auch werden ſie inwendig im Schiffe feſt gemacht, damit wenns zum Treffen geht, ſie ſogleich herausgenommen und bey Seite geſchaft werden können.

AUSFÜTTERUNG des Gangſpills, des Bratſpills.

Holl. Uitvoering of Klampen.
Dän. Spilhvalper eller Klamper paa Gang- og Bratſpillet.

Schw. Spel-dockor.
Engl. The whelps.
Franz. Les flaſques ou taquets, joues de virevaut.
Ital. La guarnizione, o fantinetti.
Span. Guarda infantes.
Port. Cunhos.

Man ſehe die Erklärung davon unter Gangſpill und Bratſpill.

AUSGEWEHT SEGEL.

Holl. Een uitgewaait Zeil.
Dän. Sejlet ſom er löſſlagen fra Ligene.
Schw. Et Segel ſom är ſlagen läs ifrån Liket.
Engl. A ſail blown from the bolt-rope.
Franz. Une voile emportée ou deralinguée.
Ital. Una vela ch'il vento a portato via dalle ſue ralinghe.
Span. Una vela desrelingada del viento.
Port. Huma vela desrelingada do vento.

Ein Segel, welches durch den Wind von ſeinem Leick losgeriſſen worden.

AUSGILLUNG eines Segels, ſ. Gillung und Segel.

AUSGUCK, ſ. Auskuck.

AUSHOLEN die Bulinen, ſ. Anholen und holen.

AUSHOLER des Klüvers.

Holl. De Uithaalder van de Kluiffok of van de Kluiver.
Dän. Klyvers Udhaler.
Schw. Klyfverts Uthalare.
Engl. The tack of the jib.
Franz. L'amure du grand foc.
Ital. L'amura del fiocco.
Span. Amura del foque mayor.
Port. Amura da boyarrona.

Der Name des Taues (xx Fig. 539), welches an den eiſernen Bügel (y y) geſpliſſt iſt, woran der Hals des Klüverſegels befeſtigt wird. Es fährt durch eine Scheibe z am Top des Klüverbaums, und von da durch das Eſelshaupt, oder auch durch einen Block nach der Back hin, und dient dazu, den Hals des Klüvers, vermittelſt des ebengeſagten Bügels, der auf dem Klüverbaum fährt, weiter nach dem Top dieſes Klüverbaums zu ziehen. Der Niederholer des Klüvers iſt dieſem Tau entgegen geſetzt.

AUSHOLER des Klüverbaums.

Holl. Uithaalder van de Kluiverboom.
Dän. Klyver-Bommens Udhaler.
Schw. Klyfver-Bommens Uthalare.
Engl. The Top-rope of the jib-boom.
Franz. La guindereſſe du baton de foc.
Ital. Il paranco o batticulo dell'aſta di fiocco.
Span. El virador del botalon de foc.
Port. O amante do pao da boyarrona.

Das Tau oder Takel, womit der Klüverbaum, längſt dem Bugſpriet, weiter herausgeholet wird. Daſſelbe iſt bey dem Klüverbaum eben das, was bey den Stengen das Windreep iſt. Der Klüverbaum hat ebenfalls einen Niederholer.

AUSHOLER des Ladebaums.

Holl. Uithaaler van de Laadboom.
Dän. Laddebommens Udhaler.
Schw. Laddbommens Uthalare.
Engl. Girt-line.
Franz. Draille ou cartaheu.
Ital. Draglia.
Span. Guia del peſcante de cargar y deſcargar.
Port. Gayo.

ſ. Ladebaum und Ausleuen.

AUSHOLER, der Blinde.

Holl. De Uithaalder van de Blinde.
Dän. Blinde-Raaens-Udhaler-Tallie.
Schw. Blinde-Räens-Uthalare.
Engl. The ſprit-ſail halliards.
Franz. Le palan de bout de la civadiere.
Ital. Il paranco del pennone della civada (adeſſo ſi uſa un braguero).
Span. Arritranca o retranca.
Port. Retranca da cevadeira.

Iſt bey der Blinde eben das, was die Fallen und Kardele bey den übrigen Segeln ſind. Die Blinde hat eigentlich keinen Ausholer, ſondern dieſen Namen führt nur eine Talje, (Fig. 39. a a) wovon der Violinblock an das Ende des Bugſpriets, der einſcheibigte Block aber an die Mitte der Raa genähet iſt. Vermittelſt dieſer Talje wird die Blinde Raa bis an das Ende oder den Top des Bugſpriets geholt, und alsdann der Läufer dieſer Talje ebendaſelbſt feſt gemacht, weil man während der ganzen Reiſe die Blinde weder auf noch nieder zu holen braucht. Aus dieſer Urſache hängt man jetzt faſt allgemein die Blinde Raa in einen feſten Strop, und gebraucht gar keinen Ausholer.

AUSHOLER der Schiebblinde.

Holl. De Uithaalder van de Bovenblinde.
Dän. Skuf-Blindens eller Boyten-Blindens-Udhaler.
Schw. Skufblindens Uthalare, eller Uthalartalja.
Engl. The bowſprit top-ſail haliards.
Franz. Le palan debout de la contrecivadiere ou la driſſe.
Ital. La driza della contracivada.
Span. La retranca o driza de la ſobrecevadera.
Port. A retranca ou driça da ſobrecevadeira.

Iſt faſt eben ſo beſchaffen, als der Ausholer der Blinde. Der Violinblock iſt nämlich an den Top des Klüverbaums, und der einſcheibigte an die Mitte von der Raa der Schiebblinde genähet; allein der Läufer, welcher durch dieſe Blöcke geſchoren iſt, fährt vorne nach der Back, um die Schiebblinde ausholen zu können, weil ſolche während der Reiſe aus- und eingeholt wird, und nicht ſo, wie die Blinde, beſtändig ſitzen bleibt.

AUSHOLER des Topreeps.

Holl. Uithaaler van het Topreep.
Dän. Topreebs Forhaler.
Schw. Toprepets Förhalare, Stagtaklets Uthalare.
Engl. Girt-line of the ſtay-tackles.
Franz. Draille ou cartaheu du palan d'etai.
Ital. La draglia della candeliza.
Span. La guia del aparejo de combes.
Port. Guia do apparelho do conves.

Das Tau (a a Fig. 236.), womit das an dem groſſen Maſt hängende Ladetakel weiter nach dem Fockmaſt geholt wird, damit daſſelbe gerade über der groſſen Luke zu hängen komme. Wie dieſer Ausholer oder Vorholer fährt, wird man deutlich aus der Figur ſehen.

AUSJAGEN einen Anker, ſ. Anker 113.

AUSKAUEN, das Werg.

Holl. Het Werk uitkaauwen.
Dän. Udarbejde Verket, Skibet arbejder Verket ud af Naaderne.
Schw. Skeppet arbetar Dreſvet ut.
Engl. An expreſſion employed ſpeaking of an old ſhip, the ſtraining of which in a heavy ſea expells the oakum out of the ſeams.
Franz. Cracher les etoupes.
Ital. Sputare la ſtopa.
Span. Cuſpir o eſcupir la eſtopa.
Port. Cuſpir a eſtopa das coſturas.

Man ſagt von einem Schiffe: Es kauet das Werg aus, wenn durch die heftige Bewegung, die es in der See leidet, das Werg anfängt aus den Nathen zu weichen, oder ſich aus denſelben heraus arbeitet.

AUSKRIECHEN. Der Wind kriecht aus und ein, ſ. Wind.

AUSKUCK oder AUSKUCKER.

Holl. Een Uitkyk.
Dän. En Udkik.
Schw. Utkik.
Engl. A look-out.
Franz. Une decouverte ou vigie.
Ital. La ſentinella per la ſcoperta, Guardieri.
Span. Una centinela para deſcubrir.
Port. Huma ſentinela, vigia para deſcubrir.

Der Poſten auf einem Schiff, welcher dazu beſtimmt iſt, die Gegenſtände zu entdecken, welche dem Schiffe durch Annäherung gefährlich werden können. Inſonderheit wird ſolcher Auskucker ausgeſtellt, wenn man ſich einen Ueberfall vom Feinde vermuthet, oder in der Nähe des Landes zu ſeyn glaubt. Auf Kriegsſchiffen ſitzt der Auskucker auf der Bramſahling. Auf Kauffahrern wird nur des Nachts ein Auskuck vorne auf der Back gehalten; allein auf Kriegsſchiffen beſtändig. Bey Tage befindet ſich derſelbe gewöhnlich auf der Fockraa, zuweilen auch auf den Sahlingen der Vorſtenge, und bey Nacht werden gemeiniglich mehrere Poſten auf dem Schiff ausgeſtellt, welche ſich unter einander durch den Zuruf: Kuck wol aus! der von allen übrigen wiederholt wird, zur Wachſamkeit ermahnen,

AUSLADEN, ſ. das gebräuchlichere Wort Löſchen.

AUSLADUNG, ſ. Löſchung.

AUSLADUNGSPLATZ, ſ. Löſchplatz.

AUSLÄUEN oder Ausläuten, ſ. Ausleuen.

AUSLAUFEN.

Holl. Uitloopen.
Dän. Udlöbe, gaae under Sejl.
Schw. Löpa ut.
Engl. To get under ſail.

Franz. Mettre à le voile, partir du port.
Ital. Far vela.
Span. Hacerſe a la vela.
Port. Fazerſe a vela.

Iſt eben ſo viel als in See gehen, oder abſegeln. Das Wort auslaufen wird gemeiniglich aber nur gebraucht, wenn man von Kriegsſchiffen, Kapern oder von einer Kriegsflotte redet.

AUSLEGEN.

Holl. Uitleggen.
Dän. Udlegge paa Reden.
Schw. Lägga ut på Reden.
Engl. To lay out.
Franz. Mettre en rade, mettre un vaiſſeau dehors.
Ital. Mettere alla rada, fuori del porto.
Span. Meter fuera, meter a la rada.
Port. Sahir do porto para pór ſe em ordem de fazerſe de vela.

Man ſagt von einem Schiffe, daſs es ausgelegt hat, wenn es aus dem Hafen gebracht worden, oder ſich irgend einer Urſache wegen auf die Rhede gelegt hat, z. E. ſich ſegelklar zu machen &c. Wenn ein Schiff ſich vermittelſt eines Taues, welches in einer gewiſſen Weite von demſelben befeſtigt wird, und worauf man in dem Schiffe ſelbſt windet, aus dem Hafen zieht, ſo ſagt man allgemein: es hat ausgeholt, im Gegenſatz von einholen.

AUSLEGER, der Beſahn auf Schmackſchiffen.

Holl. Een Uitlegger.
Dän. En Udlegger til et lidet Beſanſejl paa Smakken.
Schw. Beſanſeglets Utleggare på en Smak.
Engl. A ſmall boom to extend the bottom of a kind of ring-tail in Smaks.
Franz. Un boutehors pour etendre le fond d'une eſpece de tapecul fur les ſemaques.
Ital. Un baſtone per diſtendere il fondo o la bugna della mezanetta d'una ſapata.
Span. Un botalon por el puño della mezanita o baticulo de una ſemaca.
Port. Hum botalo por o punho da mezena de huma ſemaca ou fandarga.

Eine Sparre um das untere Ende des auf Schmacken gebräuchlichen kleinen Beſahnſegels auszuſetzen.

AUSLEGER, auf Smacken und Kuffen &c.

Holl. Uitlegger.

Dän. Bougſpridſtang eller liden Bougſprid.
Schw. Litet Bogspröt.
Engl. A boom uſed for a bowsprit in ſmall veſſels.
Franz. Bout de beaupré.
Ital. Un buttafuori o piccolo copreſſo.
Span. Un pequeño bompreſſo.
Port. Hum pequeno gorupes.

So nennt man auf Schmacken und Kuffen das Bugſpriet, wenn es in keinem Spuhr ſteht, ſondern nur auf dem Deck mit Tauen befeſtigt iſt, ſo daſs man daſſelbe aus und einholen kann. Jetzt wird auf dieſen Fahrzeugen das Bugſpriet gewöhnlich befeſtigt, allein in ältern Zeiten konnte man es beſtändig einholen. An der Seite dieſes Bugſpriets, kann ein Klüverbaum ausgeſchoben werden, welchen man auf dieſen Fahrzeugen den Jagerſtock nennt.

AUSLEUEN.

Holl. Uitluien.
Dän. Udloſſe, Salt eller Steenkul formedelſt en Laddebom.
Schw. Läſſa, ſalt eller Stenkol förmedelſt en Laddbom.
Engl. To unload charcoals &c. by means of a boom and tackle.
Franz. Decharger à l'angloiſe.
Ital. Scaricare alla ingleſe.
Span. Deſcargar al ingles.
Port. Deſcargar a ingleza.

So nennt man eine gewiſſe Methode die Stürzgüter, z. E. Steinkohlen, Salz, Korn &c. auszuladen. Man ſetzt nämlich auf dem Deck vor dem groſſen Maſte ſenkrecht einen Baum, welcher der Ladebaum genannt wird. Der Fuſs deſſelben ſteht in einem runden Spuhr, auf einem Deckbalken, und wird mit Fett beſchmiert, damit er ſich leicht bewegen kann. Das oberſte Ende dieſes Baums, befeſtigt man mit einem Tau, oben an den groſſen Maſt; und zwar dergeſtalt, daſs dieſes oberſte Ende des Ladebaums, nach der groſſen Luke zu, etwas überhängt. Damit der Baum aber nicht aus dem Spuhr ſpringe, und über Bord ſchlage, ſo befeſtigt man das oberſte Ende auch mit einem Tau, an den Fockmaſt. Dieſes Tau wird der Ausholer genannt, und iſt gewöhnlich ein Jolltau, es muſs aber nicht ſteif angeholt werden, damit der Baum ſich nach beyden Seiten des Schiffs bewegen kann. Ebenfalls befindet ſich an dem oberſten Ende des Baums, entweder ein Block, oder nach engliſchem Gebrauch ein eiſernes Rad oder eine Scheibe, um welches eine Mantel fährt. An dem ei-

nen Ende dieſer Mantel befindet ſich ein Haken, um daran den Korb oder die Tonne mit Steinkohlen &c. zu hängen, welche ausgeleuet werden ſollen; an dem andern Ende aber iſt ein Kranz von Tauen, oder ein rundes Holz, woran verſchiedene Enden oder kurze Taue befeſtigt ſind, welche Leutaue genannt werden. Jeder von den Matroſen, die zum Ausleuen beſtimmt ſind, faſst eins von dieſen Tauen an, und alle ſpringen auf ein gegebenes Zeichen, von einer dazu errichteten Art Treppe, auf das Deck des Schiffs herab. Durch das Gewicht dieſer Leute, wird die Laſt auf einmal aus dem Raum in die Höhe gezogen, und ſogleich, von einem dazu beſtimmten Matroſen nach der Seite des Schiffs gehohlt, und in eine daſelbſt zum Löſchen befindliche Schute über Bord geſchüttet. Dieſe Methode iſt allgemein bey den Engländern gebräuchlich, und geht ſehr geſchwinde von Statten; allein die Deutſchen und übrigen Nationen, welche dergleichen Springen nicht gewohnt ſind, haben gewöhnlich an dem Ladebaum ein Takel, woran gehohlt wird. Letzteres erfordert aber mehr Zeit als das Springen.

AUSLIEGER, oder Lieger des Gallions

ſ. Gallion.

AUSLIEGER, ſ. Küſtenbewahrer.

AUSLIEGER, ſ. Klüverbaum.

AUSLODSEN.

Holl. Uitloodſen.
Dän. Utloodſie.
Schw. Utlotſa.
Engl. To carry or to conduct a ſhip out to ſea. To pilot a ſhip out of a harbour or river.
Franz. Piloter un vaiſſeau hors d'un port.
Ital. Pilotare una nave al mare.
Span. Pilotar un navio al mar.
Port. Pilotar hum navio ao mar.

Ein Schiff aus einem Hafen oder Fluſſe in See bringen, indem man dabey mit dem Loth die Tiefe des Waſſers erforſchet, um nicht auf Untiefen zu gerathen. Gewöhnlich iſt dieſes das Amt der ſogenannten Loodſen.

AUSLUFTEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip uitlugten, Lugt geeven.
Dän. At lufte et Skib.
Schw. Vädra Skeppet.
Engl. To air a ſhip.

Franz. Aerer ou airier un vaiſſeau.
Ital. Dar aria al vaſcello.
Span. Airear un navio.
Port. Arejar hum navio.

Die verſchloſſene oder unreine Luft aus den Schiffen, durch verſchiedene Mittel heraustreiben. Es iſt aus Erfahrung bekannt, wie ſchädlich und gefährlich, eine mit Ausdünſtungen angefüllte Luft, für die Geſundheit der Menſchen werden kann, beſonders iſt dieſes der Fall in Schiffen, wo die Luft durch die beſtändigen Ausdünſtungen der Menſchen, Thiere und des oftmals in Fäulniſs gerathenen Kielwaſſers nicht allein vergiftet wird, ſondern noch dazu in einem verſchloſſenen Raum, ohne alle Circulation bleibt. Eben ſo iſt es eine ausgemachte Sache, daſs die bösartige Luft, welche von den Ausdünſtungen herrühret, leichter iſt, als die reine Luft, ſie wird daher allezeit in die Höhe ſteigen, und auf der letztern, faſt wie Oehl auf dem Waſſer ſchwimmen. Man kann ſich leicht davon in einer Krankenſtube überzeugen, denn je höher man ſich in derſelben befindet, je empfindlicher wird der Geruch zu ſpühren ſeyn. Hieraus erhellet alſo, wie höchſtnothwendig es ſey, daſs die Luken, welche ſich an den Seiten der Schiffe, zur Einführung friſcher Luft befinden, dicht unter dem Deck angebracht werden, oder welches noch beſſer ſeyn würde, etliche hoch und andre niedrig, damit die reine Luft in die untern Luken eindringen, und die böſe aus den obern heraustreiben könne. Da es aber nicht möglich iſt, in dem unterſten Theil des Schiffs ſolche Luken anzubringen, weil ſich ſolcher ganz unter dem Waſſer befindet, ſo hat man andre Mittel erfunden, die böſe Luft daſelbſt herauszutreiben. Eins der bekanteſten iſt das ſogenannte Windſegel, wovon man die Erfindung den Dänen zuſchreibt. Es beſteht aus einer langen kegelförmigen Röhre, welche von Segeltuch gemacht iſt (Fig. 252.) Die weiteſte Oefnung dieſer Röhre, wird dergeſtalt an das Mars befeſtigt, daſs ſich der ſchräge Ausſchnitt AB Fig. 333. gegen den Wind befindet, und durch den Zug des Windes, der durch die Röhre fährt, wird alsdann die unreine Luft, welche ſich bey der Luke C befindet, in Bewegung geſetzt, und durch eine andere Luke D herausgejagt. Dieſe Maſchiene könnte noch mehr Würkung leiſten, wenn die Luke, worinn ſich das Ende des Windſegels befindet, nicht mehr Oefnung hätte, als erfordert wird dieſes Ende durchzulaſſen, da aber hierauf ſelten geachtet wird, ſo geht allezeit ein groſſer Theil des Zugwindes bey aa ohne Würkung zurück.

In

In Schweden hat man einen doppelten cylindrischen Blasebalg zum Auspumpen der Luft erfunden; auch ist eine andre Maschiene vorgeschlagen worden, welche die Gestalt eines cylindrischen Kastens hat, ungefähr in der Grösse eines Mühlenrades, wodurch eine Axe geht, an der sich 6 bis 8 Flügel befinden, welche, wenn sie herumgetrieben werden, eine vom Centro fliehende Bewegung der Luft verursachen, und solche durch eine an der Ründung des Cylinders befindliche Oefnung herausjagen. Doch ist der sogenannte Ventilator des Hales, diesen beyden vorzuziehen, wie auch den von Sutton und du Hamel, du Monceau ausgedachten Luftreinigern, welche aus Röhren bestehn, die von dem Schiffsraum nach der Küche geleitet sind, um daselbst durch die Hitze, die unterste Luft des Schiffs in die Höhe zu ziehn, fast wie solches durch Kamine in den Zimmern gethan wird.

Zu eben der Zeit, als Hales seinen Ventilator und dessen grossen Nutzen öffentlich bekannt machte, haben auch andre Mechaniker verschiedene Arten von Luftreinigern vorgeschlagen. Von diesen will ich nur die Herren Desagulier, Triewald und Wilke nennen; da aber keine von ihren Maschienen, weder einfacher, dauerhafter noch bequemer ist, als die Halesische, so ist es überflüssig davon zu reden.

Die vornehmsten Schriften, welche von dieser Materie handeln sind folgende:

Description du Ventilateur par le moyen duquel on peut renouveller facilement & en grande quantité l'air des Mines des Prisons, des Hospitaux & des Vaisseaux par Hales trad. de l'anglois par Demours av. fiig. 12. Paris 1744.

Du Hamel du Monceau moyens de conserver la santé aux Equipages des vaisseaux 12mo, Paris 1759.

Sutton's Account of an invention and method of changing the air in the hold and other close parts of a ship, Philosoph Transact. Vol.XLII.

Observations on Mr. Suttons invention to extract foul and stinking air out of ships with critical Remarks upon the use of Windsails by W. Watson Philosoph. Transf. Vol. XVII.

Bigot de Morogues memoire sur la corruption de l'air dans les vaisseaux, s. Memoires des Savans Etrangers Paris Vol. I.

AUSÖHSEN.

Holl. Uithoosen.
Dän. Udöse.
Schw. Utösa.

Engl. To bale a boat, to free a boat.
Franz. Vuider ou egouter l'eau d'un canot a l'aide d'un escop a main.
Ital. Vuotar l'acqua d'un caico o d'una lancietta colla sassola.
Span. Achicar el agua de un bote con un vertedor.
Port. Esgotar a agua por meio de hum vertedor.

Das Wasser mit einem Oehsfass aus einem Boot oder anderm Fahrzeuge giessen, s. Oehsfass.

AUSPEILEN, den Grund.

Holl. Uitpeilen.
Dän. Udpeile Grunden.
Schw. Utpeila Grunden.
Engl. To sound.
Franz. Sonder le fond.
Ital. Sondare il fondo
Span. Sondar el fondo.
Port. Sondar o fundo.

Die Tiefe oder Beschaffenheit des Grundes mit dem Loth untersuchen, s. Loth.

AUSPFLÜCKEN oder AUSPLÜSEN, alte Taue.

Holl. De Touwen uitplukken.
Dän. Udplukke Tovene for at giöre Verk deraf.
Schw. Pläka gammalt Tågvircke.
Engl. To untwist or to draw asunder old ropes.
Franz. Defaire du vieux cordage.
Ital. Sfillazzare i capi.
Span. Deffalcazar.
Port. Deffalcaçar.

Die Kabelgarne alter Taue, welche vorher in Stücken zerhauen und aufgedreht worden, wieder auseinander ziehen. Der aus einander gezogene Hanf wird alsdann Werk genannt, und dient zum kalfatern.

AUSRAHKEN, der Anker ist angerahkt s. der Anker ist triftig.

AUSRECKEN, sich,

Holl. Rekken, uitrekken.
Dän. Sig udrekke.
Schw. Sig uträcka.
Engl. To lengthen.
Franz. S'alonger.
Ital. Allungarsi, stenderst.
Span. Estirarse.
Port. Estirarse.

Sich ausdehnen oder länger werden. Dieses ist beson.

beſonders bey neuem Tauwerk der Fall, wenn es mit einiger Kraft geſpannt wird. Da aber bey etlichen Tauen z. E. bey Stagen und Wandtauen, das Ausrecken derſelben höchſt gefährlich für das Schiff werden könnte, ſo ſind ſolche weit ſteifer oder härter zuſammen gedrehet, als das laufende Tauwerk, und man opfert dadurch lieber etwas von ihrer Stärke auf, als ſich der Gefahr auszuſetzen, durch ihr Ausrecken die Maſten zu verliehren, denn ſobald die Maſten anfangen zu ſpielen, oder zu ſchwanken, werden dieſe Taue gar leicht zerſpringen, und die Maſten, welche alsdann an den Seiten des Schiffs keine Haltung mehr haben, über Bord geſchleudert. Alles neue Tauwerk, wie auch alle Spliſſungen werden ausgereckt. ſ. Aufſchieſſen.

AUSRHEDEN, Schiffe.

Holl. Een Ship uitreeden,
Dän. Udrede et Skib.
Schw. Reda ut et Skepp.
Engl. To fit out a merchant ſhip.
Franz. Equiper un vaiſſeau.
Ital. Alleſtire una nave.
Span. Aparejar y tripular un barco mercantil.
Port. Equipar un navio.

Einen Kauffahrer mit allem, was zur Reiſe erfordert wird, verſehen. Hiezu gehört nämlich alles nöthige Rundholz, Tauwerk, Segel, Lebensmittel, Volk und was ſonſt zu den Bedürfniſſen eines Schiffs gerechnet werden kann. Die Ausrhedung iſt aber bey jeder Art von Schiffen, und nachdem wie ſolche zu langen oder kurzen Reiſen beſtimmt ſind, verſchieden. Das Wort ausrheden kömmt aus dem italieniſchen von arredare.

AUSRHEDER, ſ. Rheder.

AUSRÜSTEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip uitruſten.
Dän. At udruſte et Skib.
Schw. Utruſta et Skepp.
Engl. To fit out a man of war.
Franz. Armer un vaiſſeau.
Ital. Armare un vaſcello.
Span. Armar un navio.
Port. Armar hum navio.

Ausrüſten wird in eben dem Verſtande von Kriegsſchiffen gebraucht, als Ausrheden von Kauffahren, ſ. Ausrheden. Jede Nation hat ihre beſondern Vorſchriften zur Ausrüſtung der Kriegsſchiffe.

AUSSCHEEREN, ein Tau.

Holl. Een Touw of Looper uitſcheeren.
Dän. At udſkiære et Tov.
Schw. Utſkära et Täg.
Engl. To unreeve a rope.
Franz. Depaſſer une manoeuvre.
Ital. Diſpaſſare la veta &c.
Span. Deſguarnir.
Port. Deſgornir.

Ein Tau, welches als Läufer zu einer Talje, Gien &c. gedient hat, wieder aus den Blöcken herausziehen. Das Gegentheil davon iſt, einſcheeren.

AUSSCHIESSEN. Der Wind SCHIESST AUS.

Holl. De Wind volgt de Zon.
Dän. Vinden dreyer ſig fra öſten til Syden eller Veſten.
Schw. Vinden ſpringar ifrän öſtan til Sydan.
Engl. The wind keeps pace with the ſun.
Franz. Le ſoleil chaſſe avec le vent.
Ital. Il vento fa il cammino del ſole, o corre da levante a ponente.
Span. El viento ſigue el camino del ſol.
Port. O vento camina com o ſol.

Der Wind läuft mit der Sonne herum, welches gewöhnlich gutes Wetter mit ſich bringt, ſ. Auſkrimpen.

AUSSCHIFFEN, Truppen, ſ. Landen.

AUSSCHIESSEN, des Vorſtevens.

Holl. Het Uitſchieten van de Voorſteven.
Dän. Forſtævens Overfald.
Schw. Ofver-fallet af Förſtäfven.
Engl. The rake of the ſtem.
Franz. Elancement de l'etrave.
Ital. Il lanciamento della ruota di prua.
Span. El lanzamiento de la roda.
Port. O lançamento da roda de proa.

Das Ueberhängen, oder die Hervorragung des Vorſtevens, vor dem äuſſerſten Ende des Kiels. ſ. Vorſteven.

AUSSCHIESSEN, den Ballaſt.

Holl. De Ballaſt uitſchieten, uitwerpen.
Dän. Skyde eller kaſte Baglaſten ud.
Schw. Skjuta ut Barlaſten.
Engl. To unballaſt.
Franz. Deleſter.
Ital. Scaricare la zavorra.
Span. Deſlaſtrar.

Port.

Port. Deſlaſtrar.

Den Ballaſt wieder ausladen, oder mit Schaufeln aus dem Schiffe, in eine dazu an die Seite gelegte Ballaſtſchute, werfen. Es muſs aber von dem Schiffe nach der Schute ein altes Segel, oder Stück Preſenning, welches man ein Ballaſtkleid, oder Pfortſegel nennt, ausgebreitet werden, damit von dem Ballaſt nichts ins Waſſer falle und den Hafen veruntieffe; widrigenfalls würde man in Strafe verfallen ſeyn.

AUSSCHIFFEN, Güter wieder ausſchiffen.

Holl. De Goederen weer uitſcheepen.
Dän. Udſkibe.
Schw. Utskeppa.
Engl. To diſcharge the goods.
Franz. Debarquer.
Ital. Sbarcare.
Span. Deſbarcar.
Port. Deſbarcar.

Güter wieder aus dem Schiffe nehmen, oder ausladen. Von Gütern, die man an demſelben Ort, wo ſie eingeladen worden, wieder vom Bord holen läſst, muſs man dem Schiffer die Hälfte der bedungenen Fracht bezahlen.

AUSSCHLAGER-BETEL, ſ. Betel.

AUSSCHRAPEN, die Kabelgarne.

Holl. Uitſchraapen.
Dän. Udſkrabe.
Schw. Utſkrapa.
Engl. To untwiſt the ends of the ſtrands.
Franz. Detordre les bouts des tourons d'un cordage,
Ital. Pettinare.
Span. Peinar.
Port. Pentear.

Die Kabelgarne von dem Ende eines Taues, mit einem Meſſer auseinanderkratzen und zuſpitzen, damit ſolches deſto beſſer und feſter bekleidet werden kann. Wenn z. E. eiu Wandknopf (Fig. 199. o. o.) gemacht worden, ſo dreht man die an den Seiten deſſelben noch übrig gebliebenen und hervorſtehenden Enden x x x auf, und ſchrapt ſie aus, y y damit ſie auf die Weiſe beygekleidet werden können wie man z z ſieht.

AUSSCHUSS, reiner Hanf.

Holl. De tweede Gading Hennip.
Dän. Den anden Sort Hamp.
Schw. Det andra Sortament Hampa.
Engl. The ſecond ſort of hemp.

Franz. Chanvre de la ſeconde ſorte.
Ital. Canapo della ſeconda ſorte.
Span. Cañamo de la ſegunda.
Port. Canhamo da ſegunda.

Hierunter verſteht man die zweyte Sorte Hanf, welche aus Liefland, Kurland und Polen kömmt, und etwas kürtzer als der Moskowitiſche iſt, welcher der beſte, oder die erſte Sorte iſt.

AUSSEGELN, aus einem Kanal.

Holl. Een Engte Zees uitzeilen.
Dän. Udſejle eller udlöbe af Kanaler og indenſkiers Farvande.
Schw. Segla ut af Kanalen.
Engl. To diſenbogue.
Franz. Debouquer.
Ital. Uſcire dall' imboccatura d'un canale, da uno ſtretto.
Span. Deſembocar.
Port. Deſembocar.

Aus einem Kanal, oder einer Meerenge wieder in die offene See kommen. Aus einem Hafſe ſegeln nennt man beſſer in See gehn.

AUSSEGELN, ein Land, Tonne oder Baake.

Holl. Een Land, Droogte &c. uitzeilen.
Dän. Udſejle, et Land &c.
Schw. Utſegla, et Land &c.
Engl. To give a good birth to a rock or bank, to keep aloof from it.
Franz. Parer un banc doubler un cap. &c.
Ital. Montare una ſecca.
Span. Montar, rebalzar una punta, una baliza &c.
Port. Montar huma punta, baliça.

Um eine Landſpitze, eine Bank oder Tonne egeln, der man zu nahe zu kommen fürchtete. Es heiſst alſo ſoviel als um einen Gegenſtand ſegeln, und ſich davon zu entfernen ſuchen.

AUSSETZEN, das Boot oder die Schalupe.

Holl. De Boot of Sloep uitzetten.
Dän. Sætte Baaden ud.
Schw. Sätta ut Båten.
Engl. To ſet out the boat.
Franz. Mettre la chaloupe ou le canot à la mer.
Ital. Mettere la lancia o lancietta in mare.
Span. Botar la lancha o el bote al mar.
Port. Botar a lancha, o bote fora.

Dieſe Arbeit geſchieht mit den Seiten- und Nocktakeln. Man hakt nämlich zuerſt die untern

tern Blöcke des groſſen und des Fockſeitentakels, wie auch der Nocktakel in die an dem Vor- und Hinterſteven des Boots befindlichen eiſernen Ringe. Alsdann hohlt man das Boot, vermittelſt der Seitentakel, etwas in die Höhe, und bringt es mit den Nocktakeln über Bord. Wenn dieſes geſchehen, werden alle vier Takel geſtrichen, und das Boot kömmt auf ſolche Weiſe ins Waſſer. Ehe die Takel geſtrichen werden, ſchickt man auch wohl etliche Leute ins Boot, damit ſie ſolches, bey dem Streichen, mit Stangen, von der Seite des Schiffs abſtoſſen können. Grönlandsfahrer, welche ſehr oft ihre Schlupen aus und einſetzen müſſen, haben hinten am Schiff feſte Schlitten, damit dieſelben deſto leichter an der Seite des Schiffs auf und abfahren können.

AUSSETZEN, einen Verbrecher.

Holl. Uitzetten een Matroos.
Dän. At ſætte en Matros paa en ubekiendt öe naar han har begaaet en ſtor Forſeelſe,
Schw. Sätta ut en Förbytrare.
Engl. To turn adrift or maroon a ſailor.
Franz. Mettre un matelot malfaiteur à terre ou l'abandonner ſur une terre etrangere ou deſerte.
Ital. Mettere un marinajo, un malfattore a terra.
Span. Dejar un marinero maleador en una tierra deſierta o inhabitada.
Port. Deitar hum marinheiro no chaõ.

Heiſst ſolchen mit oder gar ohne Lebensmittel an ein wüſtes oder unbewohntes Land ſetzen wo er ſeinem Schickſahl überlaſſen wird. Dieſe Strafe war ehedem bey den Weſtindienfahrern häufig im Gebrauch, jetzt ſcheint ſie aber zur Ehre der Menſchheit ganz abgeſchaft zu ſeyn.

AUSSETZEN, die Segel.

Holl. De Zeilen uitzetten.
Dän. Sætte Sejlene ud, Giöre eller bringe Sejl bi.
Schw. Sätta ut Segel, bringa Segel bi.
Engl. To ſet the ſails.
Franz. Deployer les voiles, mettre les voiles au vent.
Ital. Mettere, o dar vela.
Span. Largar velas.
Port. Largar velas.

Die Segel ausbreiten, damit ſie der Würkung des Windes ausgeſetzt ſind. Gewöhnlich verſteht man aber darunter den untern Theil gewiſ-

ſer Segel mit einer Spier ausſetzen wie z. E. bey den untern Leeſegeln &c. gebräuchlich iſt.

AUSSICHT.

Holl. Uitzigt, Vertooning der Kuſten.
Dän. Fortoning, Söekyſters Afbildning i Söeboger.
Schw. Kuſternas afbildande på Sjökartorne eller Fortoning.
Engl. The perſpective view of the land from the ſea.
Franz. L'aſpect d'une terre.
Ital. L' aſpetto o proſpetto delle terre e coſte.
Span. Aſpecto o proſpecto de las coſtas.
Port. Aſpecto, viſta nas cartas maritimas das coſtas e terras.

Eine perſpectiviſche Abbildung oder Zeichnung einer Küſte oder eines Vorgebürges &c. aus einem gewiſſen Geſichtspunct betrachtet. Man findet ſolche Ausſichten gemeiniglich auf Seekarten und in den ſogenannten Routiers, ſie ſind dem Schiffer zur Landkennung ungemein nützlich wenn ſie richtig gezeichnet worden.

AUSSTECHEN, das Ankertau, ſ. Anker. 83.

AUSTER.

Der Südwind bey den Lateinern man ſehe die Tafel unter Wind.

AUSSTECHER.

Holl. Een Uitſteeker.
Dän. Bougſpridſtang eller liden Bougſprid.
Schw. Litet Bogſpröt utan Utliggare eller Klyfvertboom.
Engl. A boom uſed for a bowſprit in ſmall veſſels.
Franz. Un bout de beaupré.
Ital. Un buttafuori o piccolo copreſſo ſenza aſta di fiocco.
Span. Un pequeño bompreſſo ſin botalon de foc.
Port. Hum pequeno gorupes ſem pao de buyarrona.

So heiſst auf kleinen Fahrzeugen das Bugſpriet, welches aber keinen Klüverbaum führt.

AUSSTOSSEN, die Marsſegel.

Holl. De Marszeilen uitſtooten.
Dän. Stöde eller ſætte Mærſſejlene ud.
Schw. Stöta ut Märſſegel.
Engl. To ſet out the top-ſails.
Franz. Jetter les huniers hors la hune, jetter le fond des huniers dehors.

Ital. Gettare le gabbie fuori di coffa.
Span Largar las gabias.
Port. Largar as gavias.

Die Marsſegel aus dem Mars ſchmeiſſen, damit dieſelben dem Winde ausgeſetzt werden, man bergt ſie gewöhnlich in den Marſſen.

AUSTRO AFRICUS (bey den Lateinern)

ſ. die Tafel hinter dem Artikel Wind.

AUSVIEREN, ſ. Abvieren.

AUSWERFEN DEN ANKER, ſ. den Anker fallen laſſen.

AUSWÄSSERUNGSLINIE, oder beſſer die Waſſertragt.

Holl. De Waterdragt, Uitwateringslyn.
Dän. Vandlinie.
Schw. Vattenlinia.
Engl. The waterline or Loadwaterline.
Franz. La ligne de flottaiſon.
Ital. La linea di fior d'acqua, il bagno e aſciuga.
Span. La linea de agua.
Port. Linha de agua carregado.

Die Linie welche die Oberfläche des Waſſers um den Körper des Schiffs beſchreibt.

AUSWEHEN, die Flaggen ſind ausgewehet.

Holl. Uitwaajen.
Dän. Flagre eller fladre, Vimplerne fladre for Vinden.
Schw. Fladdra, vände ſig efter Vinden.
Engl. To fly out, to flutter, or turn in the wind expreſſed to flags, pendents &c.
Franz. Dejouer.
Ital. Sventolar.
Span. Tremolare.
Port. Tremular, moverſe o pavilhaõ à cortezia do vento.

Man ſagt von Flaggen und Wimpeln, daſs ſie ausgeweht ſind, wenn ſie vom Winde offen gehalten und bewegt werden, doch iſt gebräuchlicher zu ſagen die Flaggen ſpielen.

AUSWEISUNG der Ruſten.

Die Breite der Ruſten, oder die Weite in welcher dieſelben von der Seite des Schiffs abſtehn.

AUSWISCHEN die Kanonen.

Holl. De Kanonen wiſchen.
Dän. Renſe eller viſke Kanonerne.
Schw. Renſa Kanonerne med Viſkaren.

Engl. To ſpunge the guns.
Franz. Ecouvillonner.
Ital. Nettare i cannoni colla lanata.
Span. Limpiar los cañones con la lanada.
Port. Alimpar as peças com a lanada.

ſ. die Erklärung unter Wiſcher und Laden.

AUTERETAI.

Wurden bey den ältern Griechen, Seeleute genannt, welche das Geſchäfte der Ruderknechte, Matroſen und Seeſoldaten verrichten muſsten. Erſt in den neuern Zeiten fanden verſchiedene Klaſſen von Seeleuten Statt Thucyd. Hiſt. lib. I.

AUTOCABDALI.

Wurden bey den Alten diejenigen Schiffe genannt, welche in der Eile und ohne Zierrathen gebauet waren.

AUTOPHORTOI HOLKADES.

Laſt oder Kauffahrtheyſchiffe die mit allen Gütern die ſie führten in den Grund gebohrt oder erbeutet wurden, ſo wie *Autandroi nees* Schiffe bedeutete, die mit aller Mannſchaft die ſie am Bord hatten, ein gleiches Schickſahl litten.

AUTOSCHEDIUM.

War bey den Römern der Name einer gewiſſen kurz gebaueten Fahrzeugs.

AUTOXYLA oder PLOIA MONOXYLA.

Waren ausgehölte Baumſtämme deren man ſich in den älteſten Zeiten ſtatt der Böte bediente und ſelbſt noch in ſpätern Zeiten gebrauchte man ſie an einigen Orten. Sie waren einerley mit denen, die im ſtrengſten Sinne des Worts *Skaphe* hieſſen, von *ſkapteſtai* weil ein Baum dabey ausgehölt und gleichſam ausgegraben wurde.

AVANTGARDE.

Holl. Voortogt, Avantgarde.
Dän. Avantgarden.
Schw. Avantgarden.
Engl. The van of a fleet.
Franz. Avantgarde.
Ital. Vanguardia.
Span. Vanguardia.
Port. Vanguarda.

Eine von den Hauptabtheilungen einer Flotte, ſ. Flotte.

AVANTURIERS.

Holl. Flibuſtiers, Kaapergaſten.
Dän. Sörovere i Amerika.
Schw. Sjoröfvare i Amerika.

Engl

Engl. Flibuſtiers or bucaneers.
Franz. Flibuſtiers ou aventuriers des Isles de l'Amerique.
Ital. Flibuſtieri (furono corſarj in America.)
Span. Corſarios o piratas en los mares de America.
Port. Piratas, corſarios, aventureiros nos mares da America.

So werden bey etlichen Schriftſtellern auch die americaniſchen Seeräuber genannt, welche unter den Namen Flibuſtiers ſo allgemein bekannt geweſen ſind, ſ. Flibuſtier.

AVANTURIERS.

Holl. Sluikhandelaars.
Dän. Kontrabandere.
Schw. Lurendrägare.
Engl. Adventurers or Smugglers.
Franz. Aventuriers. Interlopes.
Ital. Contrabandieri.
Span. Contrabandiſtas.
Port. Contrabandiſtas.

So werden auch Kauffartheyſchiffe genannt, welche an Oerter anlegen zu handeln, wo eine Kompagnie allein das Privilegium dazu hat; es ſind alſo eigentlich Schleichhändler.

AVANZARE, bey den alten Venezianern

ſ. Raxon del martelojo.

AVARIE, ſ. Havarie.

AVEGAHR, (vom holl. avegaar) ſ. Bohr.

AVERSIO, PER AVERSIONEM.

Heiſst in der lateiniſchen Sprache die Befrachtung eines Schiffs wovon man den ganzen Raum oder ſo viel wie das Schiff laden kann, und nicht einen gewiſſen Theil deſſelben gemiethet hat.

AVISJAGDT.

Holl. Een Adviesjagt.
Dän. En Advisjagt.
Schw. En Advisjakt.
Engl. Advice-boat.
Franz. Barque d'avis.
Ital. Barca d'avviſo.
Span. Un yaque de aviſo.
Port. Yate ou yaque de aviſo.

Ein kleines Fahrzeug welches gebraucht wird, Nachrichten und Befehle von einem Schiffe zum andern oder von einem Ort zum andern zu bringen, wie auch die Bewegungen der feindlichen Schiffe auszukundſchaften, und in dieſer Abſicht befinden ſich bey einer Flotte allezeit mehrere von dieſen Fahrzeugen, doch können keine andre als ſchnellbeſegelte hiezu gebraucht werden.

AXE, ſ. Achſe.

AXIOMETER.

Holl. Axiometer.
Dän. Axiometer.
Schw. Axiometer.
Engl. Tell-tale of the rudder.
Franz. Axiometre.
Ital. Aſſometro.
Span. Axometro.
Port. Axometro.

Eine Maſchine oben auf der Hütte, welche dazu dient die Richtung der Ruderpinne anzuzeigen, Sie beſteht aus einer kleinen Welle, welche von der Ruderpinne, vermittelſt eines dünnen Taues, in der entgegengeſetzten Richtung der Welle des Steuerrades bewegt wird. An der kleinen Welle des Axiometers iſt ein Zeiger befeſtigt, der die verſchiedenen Richtungen der Ruderpinne anzeigt. Es iſt dieſe Maſchine bey dem Manoeuvre eines Schiffs, deſſen Ruderpinne ſich unter dem Deck befindet, und von dem Officier der die Matroſen bey dem Steuerrade kommandirt. nicht geſehen werden kann, von groſſem Nutzen.

AYCHE, ſ. Aiche.

AYCHEN, ſ. Aichen.

AYCHMEISTER, ſ. Aichmeiſter.

AZIMUTH.

Der Name iſt urſprünglich arabiſch und im mittlern Zeitalter in die Sternkunde eingeführt worden. Man verſteht darunter den Bogen des Horizonts HT welcher zwiſchen dem Mittagspunct H (Fig. II.) und dem Scheitelkreiſe des Sterns ZST enthalten iſt. Es iſt alſo das Maaſs des Winkels HZT welchen der Scheitelkreis des Sterns mit dem Mittagskreiſe macht, Es kann öſtlich oder weſtlich ſeyn, je nachdem der Stern S, vor oder nach ſeinem Durchgange, durch den Mittagskreis beobachtet wird.

B.

BAAK, (gebräuchlicher Buje.)

Holl. Baak, Boey.
Dän. Boje, Stang eller andet Merke ſom ligger ved Indlöbet af en Havn eller og paa en Bank.
Schw. Boja, Kummel, Merke i en Segellid.
Engl. The beacon or buoy of a ſhoal.
Franz. Baliſe.
Ital. Gavitello d'una ſecca.
Span. Baliza.
Port. Baliza.

So nennt man ſchwimmende Klötze, oder Stücke von Maſten, an deren einem Ende eine Kette befeſtigt iſt, vermittelſt welcher ſie bey dem Eingange eines Fluſſes, oder Hafens auf untiefen Stellen verſenkt werden, um den Schiffern zur Warnung zu dienen. Auf das andre Ende ſolcher Baak oder Buje iſt ein groſſer Korb geſteckt, damit derſelbe, wenn der Strohm die Buje in eine vertikale Richtung bringt, deſto eher in der Ferne erkannt werden kann. Auf ähnliche Weiſe werden auch auf Untiefen, Tonnen gelegt, um vermittelſt derſelben das Fahrwaſſer zu finden. Letztere haben gewöhnlich die Geſtalt der Fig. 126, und unterſcheiden ſich von einander durch ihre Farben. Um ſich vermittelſt der Tonnen einander den Weg zu zeigen, ſagt man z. E. ihr müſst, um in dem Fahrwaſſer zu bleiben, die weiſſe Tonne an Backbord und die rothe an Steuerbord, behalten; ihr müſst ſo lange ſegeln, bis ihr die rothe Tonne Nordoſt, und die weiſſe Nordweſt auf dem Kompas peilt; alsdann euren Curs nach Weſten richten, bis ihr die ſchwarze erblickt. Was die Farbe der Tonnen anbetrift, ſo läſst ſich die rothe am beſten und weiteſten erkennen: die ſchwarze nähert ſich zu ſehr der Farbe des Waſſers, und die weiſſe iſt in einer ſchäumenden See ebenfalls ſchwer zu unterſcheiden.

BAAKEN.

Holl. Baaken, Merken.
Dän. Havnemerker, Bakes.
Schw. Båckar.
Engl. Landmarks.
Franz. Marques.
Ital. Segni, marche.
Span. Balizas, marcas.
Port. Balizas, marcas.

Sind in eben der Abſicht wie vorher geſagte Tonnen und Bujen, an der Seeküſte, bey dem Eingang von Flüſſen und Kanälen, errichtete Zeichen, oder leichte hölzerne Gebäude. Um ſie leicht zu erkennen, müſſen ſich ſolche, ſo viel wie möglich, von andern Gebäuden unterſcheiden; auch muſs deren Höhe und Geſtalt aus verſchiedenen Geſichtspuncten betrachtet, auf den Seekarten angegeben und gezeichnet ſeyn. Von den nach dem Canal zuführenden Seiten, der bey Liverpool ſtehenden Baaken, ſind groſse Flächen ſchwarz, roth und weis, damit ſie bey den verſchiedenen Veränderungen der Atmoſphäre nnd des Wetters deſto leichter zu erkennen ſeyn.

Tonnen und BAAKEN legen.

Holl. Tonnen en Baaken leggen.
Dän. Lægge Tönder og Baker.
Schw. Lägga Båckar och Bojar.
Engl. To put up beacons or buoys in a channel.
Franz. Baliſer.
Ital. Mettere gavitelli e ſegni in vicinanza degli ſcogli e delle ſecche.
Span. Balizar.
Port. Balizar, pôr balizas.

Sobald die Flüſſe wieder vom Eiſe befreyet ſind, werden die Tonnen und Baaken wieder an ihren gehörigen Ort gelegt. Es iſt dieſes eine äuſſerſt wichtige Kunſt, und erfordert eine genaue Kenntniſs des Grundes, der Richtung der Ströme und andrer local Umſtände. Die hiezu angeſtellten Leute werden Tonnenleger genannt.

Tonnen und BAAKENGELD.

Holl. Baakengeld.
Dän. Havnepenge, Bojepenger.
Schw. Bojapengar.
Engl. The money paid for beacons or buoys in a harbour.
Franz. L'argent qu'on païe dans un port pour les marques & baliſes.
Ital. Danari che i baſtimenti pagano per il mantenimento dei gavitelli e delle marche.
Span. Derecho de las balizas.
Port. Direito das balizas.

Eine unter dieſem Namen bekannte Abgabe, welche Schiffe, die Tonnen und Baaken paſſiren,

zur Unterhaltung derſelben, an die Regierung des Landes bezahlen müſſen.

BAAR oder BARRE.

Holl. Baar.
Dän. En Dæmning eller Sandbank ſom ligger for Jndlöbet af en Havn.
Schw. En Bank ſom ligger för Jnloppet af en Hamn.
Engl. A bar.
Franz. Barre.
Ital. Barra.
Span. Barra.
Port. Barra.

Eine vor einem Hafen befindliche groſse Sandbank, welche die Einfahrt in denſelben erſchwert, oder wol gar verhindert. Eine der bekannteſten iſt vor dem Hafen von Porto, über welche, beſonders bey einer Springzeit, ſchwer zu kommen iſt, weil alsdann die See gewöhnlich ſehr hoch geht, und die Brandung auf der Barre äuſſerſt heftig iſt.

BAAR.

Holl. Orinbaar, Haal-over.
Dän. Friſk Vand Matros.
Schw. En Nyläring i Segelkonſt, färſkt Vatn matros.
Engl. An unexperienced ſailor, a freſh water jack.
Franz. Hale bouline.
Ital. Servaccio, Borrico di travaglio.
Span. Alacuerdas, Zapatero.
Port. Labrador.

So wird ein noch nicht ganz erfahrner Matroſe genannt; da hingegen ein geſchickter oder befahrner, ein Ohrlamm heiſst. Wenn Muſterung gehalten und das Volk aufgerufen wird, ſo ſtehen die Baaren und Soldaten an Backbord, die Ohrlämmer aber an Steuerbord.

BAAREN.

Holl. Baaren, Golven.
Dän. Bölger.
Schw. Böljor, Vågor.
Engl. The ſurges or waves of the ſea.
Franz. Les flots.
Ital. Onde.
Span. Olas del mar.
Port. Ondas.

Die Wellen des Meers, gebräuchlicher iſt das Wort Seen.

Die BAAREN kommen aus der See, ſ. die Seen kommen von auſſen.

Die BAAREN gehen hohl, ſ. die See geht hohl.

BAARTZE.

Der Name einer Art Fahrzeuge, die in ältern Zeiten in Holland zum Kriege ausgerüſtet wurden: ſie waren ſehr leicht gebauet und führten Ruder.

BAAS.

Holl. Baas.
Dän. Meſter.
Schw. Mäſtare.
Engl. Maſter.
Franz. Maitre.
Ital. Maeſtro.
Span. Maeſtro.
Port. Meſtre.

So heiſst der Meiſter eines jeden Handwerks. Z. E. Zimmerbaas anſtatt Zimmermeiſter. Derjenige aber, welcher auf einem Schiffszimmerwerft, die Stelle des Meiſters vertritt, oder nur blos die Aufſicht über die Arbeit hat, wird der Puhahn genannt.

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bak.
Schw. Back.
Engl. Fore-caſtle.
Franz. Chateau d'avant.
Ital. Caſtello.
Span. Caſtillo.
Port. Caſtello de proa.

Das Stockwerk vorne auf dem oberſten Deck des Schiffs. Ehedem nannte man es auch das Vorkaſteel, weil daſſelbe ſtatt eines Kaſteels diente, hinter welchem man ſich verſchantzt hielte, wenn das Schiff ſchon geentert worden, und eben dazu diente auch das Hinterkaſteel, oder die Schanze. Nur allein Kriegsſchiffe, Fregatten und Oſtindienfahrer, haben eine Back, die aber dem Schiffe mehr zur Zierde und zur Bequemlichkeit, als zum Vortheil gereicht, denn nicht allein wird durch dieſe Beſchwerung des Vorſchiffs, die Kielgebrechlichkeit befördert, (ſ. einen Katzenrücken aufſtechen) ſondern ſie verurſacht auch, wegen ihrer Höhe, zu vielen Windfang, und eben deswegen werden die Backen auf neuern Schiffen, weit niedriger gebauet, als vor dieſem der Gebrauch war. Alte Danziger Galioten, haben zuweilen auch eine loſe Back, worunter verſchiedenes Tauwerk liegt, allein keine Schanze dabey.

BACKSGASTEN.

Holl Baksgaſten.
Dän. Baksgaſter.
Schw. Backsgaſter.
Engl. Caſtle-crew.
Franz. Mariniers du chateau d'avant.
Ital. Marinari del caſtello.
Span. Marineros del caſtillo (*dieſen Poſten haben in ſpaniſchen Schiffen die* Artilleros.)
Port. Marinheiros do caſtello de proa.

Die Matroſen, welche ihren Poſten auf der Back haben, und zur Regierung der Vorſegel, und andern daſelbſt zu verrichtenden Arbeiten, gebraucht werden.

BACKSGERECHTIGKEIT.

Wenn jemand in der Back flucht oder ſchmutzige Reden führt, ſo wird die Backsgerechtigkeit an ihm ausgeübt; das heiſst: Es werden ihm etliche Körner Saltz zugeworfen, welches zum Zeichen dient, daſs er in Strafe verfallen iſt. Es befindet ſich in dieſer Abſicht beſtändig eine Schüſſel mit Saltz auf der Back. Jedoch findet dieſer Gebrauch nur allein auf holländiſchen Schiffen Statt.

BACKSPIER.

Holl. Bakſpier.
Dän. Bakſpire.
Schw. Backſpira.
Engl. The outrigger of the boat's gueſs-rope.
Franz. Boutehors.
Ital. Baſtone per amarrare la lancia alla banda della nave.
Span. Percha para amarrar la lancha al coſtado del navio.
Port. Pao de ſerviola para amarrar a lancha.

Eine auf der Back gebräuchliche Spier, welche zwiſchen den Pöllern, aus dem Schiffe geſteckt wird, um daran das Boot oder die Schlupe zu befeſtigen, wenn ſolche an der Seite des Schiffs liegen ſoll, (ſ. Baumtau und Kundwachter.) Auch wird mit der Backſpier die Schote des Focklee-ſegels ausgeſetzt.

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bakke.
Schw. Back.
Engl. Meſs.
Franz. Plat.
Ital. Rancio.
Span. Rancho.
Port. Rancho.

Eine Geſellſchaft von 6 bis 10 Seeleuten, welche während der ganzen Reiſe zuſammen ſpeiſen, oder in der Seeſprache: zuſammen ſchaffen. Sowohl die Matroſen als auch die Soldaten und Unterofficiere, werden in Backen getheilt. Auf Kauffahren hat man gewöhnlich nur drey Backen, die Kochsback, Bootmannsback und Bootsmannsmathsback. Die erſtere ſchafft unter der Back am Backbord; die zweyte unter der Back am Steuerbord und die dritte unter der Schanze. Auf Kriegsſchiffen giebt es deren, nachdem die Mannſchaft zahlreich iſt, ſehr viele. Bey den Holländern, Dänen und Schweden beſteht eine Back aus 5 bis 7 Mann, bey den Engländern aus 4, bey den Franzoſen aus 7 und bey den Spaniern und Italienern aus 10 bis 12 Mann.

Das Volk in BACKEN theilen.

Holl. Het Volk in Bakken deelen.
Dän. At fordeele Folkene til Bakkerne.
Schw. At fördela Folket til Backarna.
Engl. To meſs together, to aſſociate as meſsmates.
Franz. Diſtribuer l'equippage en gamelles.
Ital. Arranciare i marinari.
Span. Ranchear o arranchar los marineros, hacer ranchos.
Port. Arranchar os marinheiros.

Die Vertheilung des Volks in Backen geſchieht gewöhnlich vom Quartiermeiſter.

BACKSGESELLEN, BACKSMATHEN.

Holl. Baksmaaten.
Dän. Bakkekammerater.
Schw. Backskamerater
Engl. Meſsmates.
Franz. Ceux qui mangent à meme plat, qui font gamelle.
Ital. I marinari d'un rancio.
Span. Rancheros.
Port. Rancheiros.

So nennt man die 5 bis 7 Mann, welche eine Back ausmachen.

Kranken-BACK.

Holl. Krankenbak.
Dän. Sygebak.
Schw. Sjukback.
Engl. Meſs of the ſick.
Franz. Plat des malades.
Ital. Rancio degli ammalati.
Span. Rancho de los enfermos.
Port. Rancho dos enfermos.

Von den kranken und bleſſirten Matroſen und Soldaten, die nach der Vorſchrift des Schiffsbar-

biers beköſtiget werden, ſagt man: ſie ſpeiſen an der Krankenback,

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bakke.
Schw Back.
Engl. A bowl or platter to hold the ſailors victuals.
Franz. Gamelle.
Ital. Gamella.
Span. Galleta.
Port. Bandeja.

Die hölzerne Schüſſel, worin denjenigen die zu einer Back gehören, das Eſſen gereicht wird.

BACK.

Holl. Bak.
Dän. Bakke.
Schw. Back.
Engl. Birth.
Franz. Logement ou poſte de l'equipage entre deux ſabords.
Ital. Rancio.
Span. Rancho.
Port. Rancho.

Der Platz zwiſchen zwey Kanonen, wo ſich die zu einer Back gehörende Mannſchaft befindet, und ihre Hängmatten aufgeſchlagen hat.

BACKSMEISTER.

Holl. Baksmeeſter.
Dän. Baksmeſter.
Schw. Backsmäſtare.
Engl. The maſter of a meſs.
Franz. Chef de gamelle.
Ital. Il capo o primo marinajo d'un rancio.
Span. Ranchero.
Port. Rancheiro.

So wird der älteſte Matroſe, der das Haupt einer Back iſt, genannt.

BAKSJUNGE.

Holl. Baksjong.
Dän. Baksdræng.
Schw. Backspoyke.
Engl. The boy of a meſs.
Franz. Garçon d'une gamelle.
Ital. Garzone d'un rancio.
Span. Paje del rancho.
Port. Moço ou pagem do rancho.

Der jüngſte Matroſe, Auflaufer, oder Junge bey einer Back, welcher denen andern dazu gehörigen, das Eſſen holet.

Kugel-BACK.

Holl. Kogelbak.
Dän. Kuglebak.
Schw. Kulback.
Engl. Schot-locker.
Franz. Parquet.
Ital. Parchetto delle palle.
Span. Pozo, Caja, Almacen de las balas.
Port. Arcadas.

Der in der Mitte des Schiffs vor und hinter dem Pumpfood abgetheilte Raum, worinn die Kugeln gelegt werden. In franzöſiſchen Schiffen befindet ſich dieſer Raum blos vor dem Pumpfood. Auſſer dieſer eigentlichen Kugelback, hat man noch, zur Bewahrung der Kugel, Kranſen und kleinere Kugelbacken auf dem Deck, und Kugelrecken, an den Seiten des Schiffs zwiſchen den Kanonen.

Kugel-BACKEN, auf dem Deck.

Holl. Kogelbakken op't Dek.
Dän. Kuglebakker paa Dæcket.
Schw. Kulbackar.
Engl. Shot-lockers on the deck.
Franz. Petits parquets pour les boulets, ſur le pont.
Ital. Parchetti per le palle ſopra la coperta.
Span. Cajas o roñadas por las balas.
Port. Arcadas ou chaleiras pregadas nas cubertas para conter as balas.

So werden die in der Geſtalt eines Dreyecks auf das Deck geſpikerte Latten, oder Taue genannt, welche gewöhnlich 9 Kugeln umfaſſen.

Spiker-BACK.

Holl. Spykerbak.
Dän. Spigerbak.
Schw. Spigerback.
Engl. A ſmall open locker.
Franz. Equipet.
Ital. Seafeta.
Span. Taquilla.
Port. Chaleira que na amurada ſe prega.

Kleine Kaſten, (Fig. 614.) welche an verſchiedenen Stellen an die inwendigen Seiten des Schiffs geſpikert werden, um darinn Spiker und andre Kleinigkeiten zu legen, die nicht durch das Schlingern des Schiffs umher geworfen werden ſollen.

Pis-BACK, Waſſer-BACK.

Holl. Pisbak, Waterbak.
Dän. Vandbakken, Piſſebakken.
Schw. Vatnbacken ſram i Bogen-

Engl.

Engl. The manger.
Franz. Gatte.
Ital. Caſſa delle cobie.
Span. Caja del agua.
Port. Tanque das pelles.

Ein mit Planken abgeſchorner und dichtkalfateter Platz hinter den Klüſen, in welchen das Waſſer fällt, das bey ſchwerem Stampfen des Schiffs, durch die Klüſen dringt, oder auch durch das Ankertau mit hineingebracht wird. An beyden Seiten der Pisback befinden ſich daher Speigaten damit das Waſſer welches ſich in derſelben geſammlet hat, wieder hinauslaufen kann.

Die Segel-BACK legen, BACK holen oder BACK braſſen.

Holl. De Zeilen bak leggen.
Dän. At bakke Sejlene.
Schw. Backa Seglen.
Engl. To back the ſails.
Franz. Coiffer les voiles, mettre les voiles ſur le mât, braſſer les voiles a culer.
Ital. Mettere le vele al traverſo, bracciare in faccia (*von lateiniſchen Segeln ſagt man*) mettere di doſſo.
Span. Poner las velas en facha.
Port. Pôr ſobre.

Den Segeln eine ſolche Stellung geben, daſs der Wind gerade von vorne auf ihre Fläche fällt und ſie gegen den Maſt zu liegen kommen (Fig. 286. a. b.) Es geſchieht ſolches um das Schiff in ſeinem Lauf aufzuhalten, z. E. wenn man einen Lootſen an Bord nehmen will oder wenn man ſich in einem engen Kanal, wo man nicht wenden kann, vor einem gefährlich werdenden Gegenſtand zurückziehen will; auch geſchieht es in einem Seetreffen wenn ein Schiff zu weit in der Linie fortgerückt iſt, ſo daſs es ſich nicht mehr mit der Seite gerade gegen dem feindlichen Schiffe über befindet. ſ. Aufbraſſen.

Das groſſe Marsſegel liegt BACK.

Holl. Het groote Marszeil legt bak.
Dän. Store Märsſejl ligger bak.
Schw. Stora Marsſeglet är backad.
Engl. The main top-ſail is taken aback.
Franz. Le grand hunier eſt coiffé. Le grand hunier eſt ſur le mât.
Ital. La vela di gabia ſtá in faccia.
Span. La gabia mayor eſtá en facha.
Port. A gavia eſtá ſobre.

Man ſehe die vorhergehende Redensart die Segel back legen.

BACKALIAU.

Holl. Bakkeliauw, of Bakkeljauw.
Dän. Bakalau.
Schw. Bakalau.
Engl. Cod-fiſh.
Franz. Morue.
Ital. Baccala o Baccalare.
Span. Baccallao
Port. Bacalhaô.

Der Name eines bekannten Fiſches welcher in groſſer Menge auf der Bank von Terranova gefangen wird. Er dienet, wenn er geſalzen und gedörret iſt, häufig auf Schiffen zur Speiſe. Seine Gröſſe beträgt ungefähr $1\frac{1}{2}$ Fuſs in der Länge. An den ſpaniſchen und franzöſiſchen Küſten wird auch eine Art Backalau gefangen, die in Caſtilien *Abadejo* in Gallizien aber *Badejo* genannt wird. Es iſt dieſer Fiſch in Anſehung der Geſtalt etwas von dem Backalau unterſchieden, er iſt, nämlich kleiner nnd hat keinen Bart, ebenfalls keinen gerade abgekürzten Schwanz; überdem hat auch das Fleiſch nicht die Feſtigkeit welche dasjenige des Backalau hat. ſ. *Joſeph Cornide Enſayo de una Hiſtoria de los peces* 1788. 8*vo*. Derjenige welcher an den franzöſiſchen Küſten gefangen wird, iſt mit dem Abadejo einerley. Dühamel ſagt, daſs derſelbe zu Bretagne *Lieu* genannt wird, zu Havre de Grace *Merlu verdin*, zu Fescamp *Grelin*, zu Caen *Luts*, in der Picardie *Merlu*, in Niederbretagne *Leveugate*, zu Graville und in Gascogne *Abadiba*, und an der Küſte der Provence *Merlan*.

BACKBORD.

Holl. Bakboord.
Dän. Bagbord.
Schw. Bagbord.
Engl. Lar-board.
Franz. Babord.
Ital. Siniſtra della nave.
Span. Babor.
Port. Babordo.

Die linke Seite des Schiffs, wenn man in demſelben das Geſicht nach vorne zu gerichtet hat: alſo alles was ſich an dieſer linken Seite der groſſen Achſe des Schiffs befindet, z. E. Kanonen, Anker, Taue &c. ſind am Bakbord. Eben ſo befindet ſich alles was an der rechten Seite der groſſen Achſe liegt, am Steuerbord.

BACKBORD, das Ruder!

Holl. Het Roer aan Bakboord.
Dän. Roeret om Bagbord.
Schw. Rodret om Bagbord.

Engl.

Engl. Port the helm.
Franz. Babord la barre.
Ital. La manovella a ſiniſtra.
Span. Babor la caña.
Port. Babordo a cana.

Das Kommando die Ruderpinne an die Backbordſeite des Schiffs zu bringen, entweder mit den Händen, oder auch vermittelſt des Steuerrades, oder der Rudertalje.

BACKBORD braſſen, ſ. Braſſen.

BACKBORDSWACHE.

Holl. Bakboordswagt.
Dän. Bagbordsvagt.
Schw. Babordsvakt.
Engl. The larboard-watch.
Franz. Les babordois.
Ital. La guardia a ſiniſtra.
Span. Guardia de babor.
Port. Quarto de babordo.

Auf Kriegsſchiffen iſt das wachthabende Volk in zwey Theile getheilt, der eine davon ſchläft am Backbord und der andere am Steuerbord: erſterer heiſst deswegen die Bakbordswache und letzterer die Steuerbordswache. Die Steuerbordswache ſteht allezeit unter dem Befehl des vornehmſten Schiffsofficiers.

BACKEN des Bugſpriets, oder Violinen.

Holl. Boegſprietsbakken.
Dän. Fiolen paa Bogſpryttet.
Schw. Fiolen på Bogſprötet.
Engl. Fiddle or Saddle upon the bowſprit.
Franz. Taquets du beaupré ou violons.
Ital. Orecchie del copreſſo.
Span. Aletas o orejas del baupres.
Port. Conchas do gurupes.

Sind Klampen die ſich an den beyden Seiten von dem oberſten Ende des Bugſpriets befinden, (Figur 39 b b und Fig. 65.) und faſt die Geſtalt einer Violine haben, weswegen man ſie auch vormals Violinen nannte. Sie dienen eigentlich dazu, das Fockſtag welches um das Bugſpriet liegt, zu halten, und haben deswegen in der Mitte einen Ausſchnitt: auch gereichen ſie den auf dem Bugſpriet ſtehenden Matroſen zur Sicherheit indem dieſe die Füſſe darauf ſetzen können. Die Länge derſelben iſt $\frac{1}{12}$ von der Länge des Bugſpriets, ihre Breite $\frac{1}{3}$ ihrer Länge, und ihre Dicke $\frac{1}{3}$ ihrer Breite.

BACKEN der Maſten.

Holl. Klampen of Kinbakken aan de Maſten.
Dän. Kindbakker paa Maſten.
Schw. Kinnbackar på Maſten.

Engl. Cheeks of the maſts.
Franz. Jottereaux ou flasques des mâts.
Ital. Gaetelle o maſchetti degli alberi.
Span. Cacholas.
Port. Romaõ do maſtro.

Platte knieförmige Hölzer (Fig. 237. und 249. b b) welche an beyden Seiten des Maſtes geſpikert werden, um den Sahlingen, worauf das Mars zu liegen kömmt, zur Unterlage zu dienen. ſ. Maſt.

BACKEN des Schiffs.

Holl. Bakken of Boegen van het Schip.
Dän. Siderne af Boven.
Schw. Sidorna af Bogen.
Engl. The bow of a ſhip.
Franz. Joues d'un vaiſſeau.
Ital. Le bande della prua.
Span. Cachetes.
Port. Amuras.

Ein vormals gebräuchliches Wort, worunter man die beyden Seiten des Bugs eines Schiffs verſtand.

BACKEN am Kolſchwein.

Holl. Wangen aan 't Kolſwyn.
Dän. Skaaler paa Kiölſvinet.
Schw. Skåler på Kölſvinet.
Engl. Clamps of the Kelſon, a falſe Kelſon.
Franz. Jumelles à fortifier la carlingue du fond du vaiſſeau.
Ital. Galapazze del paramezzale.
Span. Jimergas de la carlinga o de la ſobrequilla.
Port. Chumeas da ſobrequilha.

Eine Verſtärkung von Holtz, welches der Länge nach an die Seiten des Kolſchweins gebolzt wird, wenn ſolches einen Bruch oder eine ſchwache Stelle hat.

BACKENKNIEN, ſ. Knien.

BACKSEN, die Kanonen.

Holl. Bakſen.
Dän. Bakſe.
Schw. Backſa.
Engl. To bowſe the guns.
Franz. Pouſſer ou manier les canons avec la pince et les anſpects.
Ital. Ronzare i cannoni.
Span. Ronzar los cañones.
Port. Bornear, Rabear as peças.

Den Kanonen ſeitwärts einen Ruck geben, damit derjenige, welcher ſie richtet, den Gegenſtand, wornach er zielen will, vor Augen bekömmt. Es geſchieht das Backſen, indem

man den Kuhfuſs, oder die Handſpake unter das Rapert ſetzt, und ſolches durch Auflichten ſeitwärts fortrückt.

BACKSTAG des Klüverbaums.

Holl. Bakſtag van de Kluiverboom.
Dän. Klyverbommens Bardoner.
Schw. Klyvertsbommen Bardoner.
Engl. Shrouds of the jib-boom.
Franz. Haubans du boutehors de beaupré.
Ital. Venti del baſtone di fiocco.
Span. Vientos del botalon de foc.
Port. Pataraez do pao de buyarrona.

Um dem Klüverbaum auch an den Seiten des Schiffs Feſtigkeit zu geben, ſo iſt um das äuſſerſte Ende, oder den Kopf deſſelben, ein Tau geſchlagen (Fig. 539, a a) wovon die beyden Enden durch die Nocken der Blinderaa, und von da vorne in das Schiff fahren, wo ſie angeholt und befeſtigt werden. Das Backſtag vertritt bey dem Klüverbaum die Stelle der Wandtauen. Die Blinderaa wird an der Leeſeite getriſst, wenn der Klüverbaum an der Luvſeite mehr Haltung haben ſoll.

BACKSTAG des Bugſpriets, oder Bugſtag.

Holl. Boegſtag.
Dän. Bogſprötets Bakſtag.
Schw. Bogſprötes Backſtag eller Bogſtag.
Engl. Shrouds of the bowſprit.
Franz. Haubans de beaupré.
Ital. Moſtaccie del copreſſo.
Span. Moſtachos, Pataraez del baupres.
Port. Pataraez ou Patarazes do gurupes.

Iſt beym Bugſpriet eben das, was das Backſtag beym Klüverbaum iſt. Es beſteht nämlich aus einem ſtarken Tau, wovon der mittelſte Theil um den Kopf des Bugſpriets geſchlagen iſt. Die beyden Enden deſſelben fahren nach dem Bug des Schiffs, wo ſie durch Taljereeps angeſetzt werden, die durch Blöcke geſchoren ſind, welche ſich an beyden Seiten des Bugs, und auch an beyden Enden des Backſtags befinden. Heutiges Tages wird das Backſtag des Bugſpriets, faſt allgemein abgeſchaft weil ſolches beym Lichten des Ankers, und Ausvieren des Taues viel Hinderniſs verurſacht.

BACKSTAGEN eines Bocks.

Holl. Bakſtagen van een Bok.
Dän. Bakſtager.
Schw. Backſtagar.
Engl. Stays of the ſheers.
Franz. Haubans d'un Vans d'une bigue.

Ital. Venti della cravia.
Span. Vientos (*die beyden Bakſtagen welche nach dem Vorder- und Hintertheil des Schiffs fahren, wenn ein Bock im Schiffe aufgerichtet iſt, heiſſen* Patarraez).
Port. Eſpias, prumas da cabrea.

Die an den Spieren eines Bocks befindlichen einfachen Taue (Fig. 60. a a) vermittelſt welcher derſelbe aufrechtſtehend erhalten wird. Auſſer dieſen Backſtagen befinden ſich auch noch Jolltaue an dem Bock, ſ. Bock.

BACKSTAGSWEISE.

Holl. Bakſtagswyze.
Dän. Baſtagsviis.
Schw. Backſtagsvis.
Engl. On the quarter.
Franz. Cette expreſſion uſitée en parlant du giſſement des objets que l'on decouvre en mer, ſignifie ce qui eſt plus en arrière que le travers du vaiſſeau.
Ital. Al quartiere.
Span. Por la codera.
Port. Pela alheta.

Wenn man in einem Schiff einen Gegenſtand in der Richtung ſieht, wo der Backſtagswind herkömmt, das heiſst, nicht gerade von hinten, und auch nicht gerade von der Seite zu, ſondern zwiſchen dieſen beyden Richtungen, ſo ſagt man in der Seeſprache: Man ſieht den Gegenſtand Backſtagsweiſe. Die übrigen Richtungen ſind, gerade von vorne, Krahnbalksweiſe, recht von der Seite, und recht von hinten aus.

BACKSTAGSWIND.

Holl. Bakſtagswind.
Dän. Bakſtagsvind.
Schw. Backſtagsvind.
Engl. Quarter-wind or quartering-wind.
Franz. Vent grand largue.
Ital. Vento quartiere.
Span Viento a la cuadra.
Port. Vento a hum largo.

Mit Backſtagswind ſegeln heiſst, auf 4 Striche nach vor dem Winde ſegeln. Ein Schiff alſo, welches vor dem Winde, nach Süden ſegeln würde, wird wenn es mit eben demſelben Winde nach Süd-Oſt und Süd-Weſt ſegelt, mit Backſtagswind fahren. Der Backſtagswind iſt von allen der vortheilhafteſte, ſ. Wind und Segeln.

BAGGERMASCHINE oder BAGGERT.

Holl. Diepmachine, Baggerſchuit.

Dän. Baggermaſkine, Muddermaſkine, Mudderpramme.
Schw. Mudderpråm.
Engl. A large lighter furniſhed with wheels and large ſpoons by means of which they heave the mud or gravel from the bottom, in order to deepen or clean a port in a manner ſimilar to that of the ballaſt-heavers on the Thames.
Franz. Machine à creuſer ou à curer le port.
Ital. Machina a profondare un porto.
Span. Maquina a profundar un puerto.
Port. Maquina para alimpar hum porto.

Eine Maſchine, vermittelſt welcher verſchlämmte Häfen und Flüſſe ausgetieft werden. Sie beſteht gewöhnlich aus einem mit einem Koker verſehenem Fahrzeug, wodurch ein Rad geht, daran ſich entweder an Stangen befeſtigte Kaſten, oder auch feſte Löffel befinden, welche den Sand und Schlamm aus dem Grunde ſchöpfen und ſolchen in Schuten fallen laſſen, die an der Seite der Baggermaſchine in dieſer Abſicht liegen.

In Frankreich hat man verſchiedene Arten Baggermaſchinen, wobey aber noch nicht hinlänglich für die Sicherheit, der in dem Rade tretenden Arbeiter, geſorgt iſt, und nicht ſelten kommen Leute dabey zu Schaden, weswegen denn auch gemeiniglich nur Verbrecher zu dieſer Arbeit verdammt werden. In Amſterdam bedient man ſich einer ſogenannten Muddermühle, welche von Pferden getrieben wird und ungemein viele Würkung leiſtet. In Italien und Spanien kennt man ebenfalls dieſe Maſchinen, und in Dännemark und Schweden, werden ähnliche gebraucht, die unter dem Namen Mudderprahme bekannt ſind. Die engliſchen *Ballaſt-heavers*, womit auf der Themſe Ballaſt gebaggert wird, ſind faſt auf ähnliche Weiſe eingerichtet. Da es aber auſſer den Schranken unſers Werks ſeyn würde, weitläuftiger von dieſer Materie zu reden, ſo wollen wir blos diejenigen Schriften anführen, woraus man ſich weiter belehren kann.

In dem vortreflichen *Memoire* des Herrn *Forfait*, welches ſich auch in der neuen Ausgabe der *Encyclopédie methodique* befindet, und zwar im 2ten Bande des *Dict. de Marine*, werden zuerſt die Urſachen der Verſchlämmung der Flüſſe, Häfen und Kanäle unterſucht und alsdann von den Maſchinen geredet, womit dieſelben ausgetieft werden können. Es werden eigentlich 6 Maſchinen in dieſem *Memoire* beſchrieben, als:

1) *Machine à curer les canaux navigables actuellement en uſage dans les ports du roi.*

2) *Premiere machine faite à l'imitation de celles qui ſont en uſage dans les ports du roi.*

3) *Seconde machine deſtinée à être mue par le courant, l'eau ou à ſon defaut, par des hommes.*

4) *Troiſieme machine deſtinée à être mue par des atelages de bocufs ou de chevaux.*

5) *Deſcription d'une machine propre a briſer les rochers et applanir les hauts fonds, avec une expoſition des procédés pour miner ſous l'eau.*

6) *Machine propre à relever les corps ſubmergés à une profondeur quelconque.*

Belidor Architecture hydraulique 4 *Vol. avec fig.* 4*to Paris* 1753. Dieſes Werk iſt auch zu Augsburg 1764-1771. fol. ins Deutſche überſetzt.

Diſſertation ſur la maniere de nettoyer & d'approfondir les fleuves à leurs embouchures & d'en rendre l'entrée facile aux vaiſſeaux par Val av. f. 8. *Haye* 1755.

In dem 3ten Theil der *Machines & inventions approuvées par l'Academie Royale des Sciences depuis ſ'on etabliſſement en* 1666 *jusqu'à preſent fol.* 5 *fig. Paris* 1777. findet man die Abbildung einer ſolchen Maſchine mit einem Rade, an deſſen Umkreis ſich 6 Kaſten befinden.

In Holland erhielt eine von *Macary* erfundene Baggermaſchine im Jahr 1763 einen Gunſtbrief, welcher auch nachher derjenigen von *Redelykheit* erfundenen ertheilt wurde. Die Beſchreibung der letztern findet man in *K. Redelykheit Beſchryving en Afbeelding eener nieuw uitgevonden Diep Machine Amſt. Intema en Tiboel's Hage H. C. Gutteling fol.* welche auch zu Wien 1776 ins Deutſche überſetzt worden iſt.

Eine Abbildung und Beſchreibung eines ſehr einfachen, auf kleinen Flüſſen zu gebrauchenden Mudderprahms, ſteht im 2ten Bande der *Nye Samling af det Kongelige Norſke Videnſkabers Selſkabs Skrifter. Kbh.* 1788. 4*to.*

BAGGERMEISTER.

Holl. Baggermeeſter.
Dän. Baggermeſter.
Schw. Baggermäſtare.
Engl. The maſter who ſuperintends the cleaning of a port.
Franz. Le maitre d'un ponton à creuſer.
Ital. Il maeſtro d'una machina a profondare.

Span. El contramaeſtro de una maquina a profundar.
Port. O meſtre ou contrameſtre de huma maquina para alimpar hum porto.

Derjenige welcher die Aufſicht über eine Baggermaſchine hat, und für die Austiefung des Hafens ſorgt.

BAGGERN, einen Hafen ausbaggern.

Holl. Baggern.
Dän. Fordybe.
Schw. Fördjupa.
Engl. To clean a harbour.
Franz. Creuſer un port.
Ital. Profondare un porto.
Span. Profundar un puerto.
Port. Profundar hum porto.

Mit einer Baggermaſchine den Schlamm aus einem Hafen holen.

BAGIENRAA, ſ. Raa.

BAGIENRAA auf Kuffen, Jachten, Schmacken und Tialken. ſ. Raa.

BAGIENBRASSEN, ſ. Braſſen.

BAGIENTOPPENANTS, ſ. Toppenants.

BAI.

Holl. Baai.
Engl. En Baj.
Holl. En Bai.
Dän. A Bay.
Schw. Une Baye.
Engl. Baja.
Franz. Bahia.
Ital. Bahia.

Eine von der Natur gemachte Einweichung des Meers ins Land. Eine Bai iſt kleiner als ein Meerbuſen und gröſſer als eine Bugt. Die erforderlichen Eigenſchaften einer Bai ſind: Erſtlich einen guten Ankergrund zu haben, der ſich dabey nicht zu ſteil nach dem Lande zu erhebt, denn ſo gut auch immer der Grund ſeyn möchte, ſo würde doch dieſes gar leicht das Ausreiſſen der Anker verurſachen; zweytens muſs ſie von dem Lande, vor ſchweren Winden beſchützt, und ihr Eingang keinem herrſchenden Winde ausgeſetzt ſeyn, wofern ſich nicht vor demſelben Inſeln, Felſen, oder Bänke befinden, welche die Gewalt der Wellen brechen können.

BALANZE.

Bedeutet manchmal die Erklärung oder Angabe der Schiffer, welche und wieviel Waaren ſie geladen haben: und zwar iſt dieſes Wort beſonders unter ſolchen Kaufleuten gebräuchlich, die nach Holland auf dem Rhein und Maaſsfluſſe handeln. Die Schiffer, welche den Rhein hinunter fahren thun dieſe Balanze oder Angabe bey der Schenkenſchanze, und die von der Maas hinabkommen, zu Maſtricht und Katwick.

Vordere BALANZIERSPANN, ſ. Spann.

Hintere BALANZIERSPANN, ſ. Spann.

BALJE.

Holl. Baalje.
Dän. En Balje.
Schw. En Balja.
Engl. A half tub.
Franz. Baille, Boute.
Ital. Baia.
Span. Tina.
Port. Selha.

Hierunter verſteht man allgemein die Hälfte einer in der Ründung durch geſägten Tonne, die zu verſchiedenem Gebrauch dient, z. E. auf dem Mars zu den Granaten, auf dem Deck, die Kardeele und Fallen darinn aufzuſchieſſen. Eben ſo hat man eine Kühlbalje, Peilbalje &c. ſ. folgende Wörter.

Peil-BALJE oder BALJE der Lothlien.

Holl. Peilbaalje.
Dän. Lodbalje.
Schw. Lodbalja.
Engl. A half tub or bucket to hold the plummet-and line on the deck ready for ſounding.
Franz. Baille de ſonde.
Ital. Baia dello ſcandaglio.
Span. Tina de la ſondaleza.
Port. Tina da ſonda.

Eine Balje, worinn die Lothlien aufgeſchoſſen wird. Sie muſs durchlöchert ſeyn, damit das Waſſer, welches durch dieſelbe mit hineingebracht wird, ablaufen kann.

BALJE, der Marsfall.

Holl. Baalje voor het Marszeilsval.
Dän. Balje til Mærsſejls Fald.
Schw. Balja til Marsſeglets Fallreep.
Engl. A half tub or a kind of cage on each ſide of the quarter-deck of ſeveral ſhips, to coil in them the remaining parts of the main-top haliards and keep them out of the way.
Franz. Baille ou Cage de driſſe.
Ital. Baia della driza di gabia.

Span.

Span. Tina de la driza.
Port. Selha da adériça.

Eine Art Balje (Fig. 75.) worinn das übrig gebliebene Ende der Marsfall aufgeschossen wird, damit sie nicht auf dem Deck im Wege liegt.

Kühl-BALJE.

Dän. Koelbaalje.
Schw. Kölebalje.
Engl. Läskebalja.
Franz. A half tub to hold water for cooling the guns in time of action.
Ital. Baille de combat.
Span. Baia di combattimento.
Port. Tina de combate.
Holl. Tina de combate.

Eine mit Wasser gefüllte Balje, welche auf dem Deck bey den Kanonen steht, um solche abzukühlen, wenn sie durch das beständige Feuern zu heiss werden. Man tunkt nämlich den Wischer ins Wasser und kühlt damit den Lauf der Kanonen ab. Die äussere Seite aber schwabbert man mit einem nassgemachten Schwabber. Bey den Engländern ist dieser Gebrauch abgeschafft, weil die Kanonen durch das Abkühlen gar leicht springen, s. Kanonen kühlen oder abkühlen.

BALKEN, Deckbalken.

Holl. Balken, Deksbalken.
Dän. Bielkerne.
Schw. Balkar.
Engl. Beams.
Franz. Baux.
Ital. Latte, Bai.
Span. Baos.
Port. Vaos.

Die queer im Schiffe liegenden und von einer Seite des Schiffs zur andern reichenden Hölzer, worauf die Decken ruhen (Fig. 345. a. b. c. d.) die Enden derselben sind in die Balkweger eingeschwalbt, auch überdem noch durch Knien mit den Inhölzern verbunden. In der Mitte des Schiffs stehen unter den Balken, wenn solche sehr lang sind, Stützen; auch sind der Länge des Schiffs nach zwischen die Köpfe der Balken, entweder starke gerade Hölzer getrieben, wie solches bey den Franzosen und Spaniern Gebrauch ist, oder es werden auch zwischen denselben nach englischer Art gegeneinander stehende Winkelknien (Fig. 551 aaaa.) angebracht.

Die Deckbalken müssen insgesammt eine Bugt haben, oder in der Mitte höher liegen als an den Seiten des Schiffs, damit nämlich das Wasser von den Decken ablaufen, und die Kanonen desto leichter an Bord geholt werden können, auch

der Zurücklauf derselben dadurch vermindert werde; überdem kann ein convexes Deck weit mehr Last tragen als ein gerade liegendes. Die Bugt der Balken des ersten Decks beträgt ungefähr 2 bis 3 Linien für jeden Fuss der Länge, und bey denen des zweyten Decks 4 Linien. Auf grossen Schiffen sind die Deckbalken gewöhnlich aus zwey oder drey Stücken zusammen gesetzt. Die Fig. 441. a. b. c. zeigt wie man einen Balken aus 2 Stücken zusammensetzt; die Fig. a. stellt nämlich den Einschnitt der Fuge auf der Oberkante des Balkens vor, und die Fig. b. den Balken von der Seite zu betrachtet, und zeigt zugleich wie die Fugen nach unten verengt werden.

Die Figur d. und e zeigen, wie man einen Balken aus drey Stücken zusammensetzt, die Fig. e stellt wieder die Oberkante des Balkens und die Fig. d den Seitenriss vor.

Die Fig. c. stellt die Zusammensetzung eines Balken aus 3 Stücken, von der Seite zu betrachtet, vor, wovon das eine x so lang ist als der Balken. Die beyden darauf liegenden y und z pressen, wenn das untere sinken will in der Mitte gegen einander, und können unendlich viel Gewicht tragen, ehe sie brechen. Das unterste Deck eines 74 Kanonenschiffs, hat nach englischer Bauart gewöhnlich 24, und nach französischer, 33 bis 34 Balken. Die obern Decken haben wegen des Falls des Hinterschiffs aber etliche mehr. Die Balken sind nicht in gleicher Weite nach der Länge des Schiffs vertheilt. Zwey machen z. E. die Oefnung der grossen Luke, zwey liegen bey der Beting, der eine vor und der andere hinter den Spenen derselben; andere machen die Oefnungen der Luken und Fischen, man muss aber dahin trachten, dass beständig einer, unter einer Stückpforte zu liegen komme, um die Last der daselbst stehenden Kanone zu tragen.

Das Viereck der Balken des ersten Decks ist ungefähr 4 Strich für jeden Fuss ihrer Länge. Das Viereck der Balken des zweyten Decks verhält sich zu demjenigen des ersten Decks wie 4 zu 5 und dieses Verhältniss findet auch zwischen den Balken des zweyten und dritten Decks Statt.

Segel-BALKEN, oder der mittelste BALKEN.

Holl. De eerste Balk.
Dän. Midskibs Bielke.
Schw. Midskeps Balk.
Engl. Midship-beam.

Franz.

Franz. Maitre bau.
Ital. Bao maeſtro.
Span. Bao maeſtro.
Port. Vao grande, vao meſtre ou primeiro vao.

So nennt man den längſten von allen Balken der in dem Mittelſpann in der gröſsten Breite des Schiffs liegt.

BALKEN der Kuhbrücke.

Holl. Laſtbalken, Balken van de Koebrug.
Dän. Bannierpes Bielker Fig. 347. 15.
Schw. Träſsbottens Balkar.
Engl. Orlop-beams. Eig 346. 15.
Franz. Faux baux ou baux du faux pont Fig. 345. a.
Ital. Bai o latte del falſo ponte.
Span. Baos del ſollaro, Baos vacios, Baos en el aire.
Port. Vaos dos baileos do poraõ.

Dieſe Balken (Fig. 345. a. Fig. 346. 15. Fig. 347. 15.) liegen auf Kriegsſchiffen ungefähr 5 Fuſs unter den Balken des erſten Decks und dienen die ſogenannte Kuhbrücke zu tragen, worauf verſchiedene Abtheilungen gemacht ſind, welche die Schiffsbedürfniſſe enthalten.

Krahn-BALKEN.

Holl. Kraanbalk.
Dän. Kranbielke.
Schw. Kranbalk.
Engl. Cat-head.
Franz. Poſſoir.
Ital. Grua.
Span. Serviola.
Port. Turco.

Zwey ſtarke StückenHolz (Fig. 235 R.) die vorne im Schiff auf jeder Seite der Back liegen, und beynahe horizontal etliche Fuſs aus dem Schiffe herausragen, ſo daſs ihre Richtung mit dem Kiel ungefähr einen Winkel von 45° macht. Der vorne auf der Back ruhende Theil des Krahnbalken, liegt mit einer Keep auf den Balken der Bak und iſt mit demſelben ſtark verbolzt und verklammert; der aus dem Schiffherausragende Theil aber ruhet auf einer Art Knie oder Stütze S, welche der Drücker genannt wird.

Auf etlichen Schiffen wird auch der Krahnbalken ſelbſt aus einer Knie gemacht, und der eine Arm gegen die Balken des Schiffs ſtark verbolzt, der andre hingegen macht den herausragenden Theil aus.

Der Gebrauch des Krahnbalken beſteht darinn, den Anker, wenn er aus dem Waſſer zum Vorſchein gekommen, weiter in die Höhe zu winden,

oder auch unter demſelben hängend zu erhalten, wenn er fallen ſoll. Zu dieſer Abſicht befinden ſich, in dem vordern Ende des Krahnbalken, etliche metallene Scheiben, über welche der Katläufer (Fig. 19. bb.) fährt. Auch iſt hinter dieſen Scheiben ein Loch gebohrt, wodurch das Ende der Porteurlien geht, die oben mit einem Schauermannsknopf verſehn iſt. Vor den Scheiben, am äuſſerſten Ende des Kranbalken, oder auch auf etlichen Schiffen vorne an der Seite deſſelben, befindet ſich in einer Spalte eine andre Scheibe, über welche die Porteurlien wieder zum Schiff hinein fährt.

Penter-BALKEN.

Holl. Penterbalk.
Dän. Dævis Bielke.
Schw. Penterbalk, Dävert.
Engl. Davit.
Franz. Davit ou minot pour les ancres.
Ital. Peſcante per traverſare l'ancora.
Span. Peſcante.
Port. Pao de ſerviola.

Ein loſer Balken (Fig. 12. cc.) deſſen ſich beſonders die Engländer bedienen, den Anker auf den Bug zu ſetzen, oder zu kippen. Das Ende dieſes Balkens, wird daher in einen dazu auf dem Deck befeſtigten Bügel d d, welcher der Penterklamp genannt wird, geſchoben, und das andre Ende ragt etwas hinter dem Krahnbalken, in perpendikularer Richtung mit dem Kiel, aus dem Schiff heraus, und es befindet ſich daran das Pentertakel aa. welches zum Kippen des Ankers gebraucht wird.

Beting-BALKEN, ſ. Betingbalken.

Heck-BALKEN.

Holl. Hekbalk.
Dän. Hækbielke.
Schw. Häckbalk.
Engl. Wing-tranſom.
Franz. Liſſe d'hourdie ou la grande barre d'arcaſſe.
Ital. Triganto (*Venet.* Croſe.)
Span. Yugo de la popa, yugo principal.
Port. Gio grande.

Das vornehmſte Querholz (Fig. 69, 70 und 94 c c) oben am Hinterſteven, welches in demſelben vermittelſt einer Keep, die ſich am Hinterſteven und auch am Heckbalken befindet, gefugt, und durch Bolzen, die inwendig auf Platten geklunken, mit demſelben verbunden iſt. Der Heckbalken hat nicht allein eben ſo, wie die Deckbalken, eine vertikale Bugt, ſondern

über

überdem noch eine horizontale, ſo daſs die äuſſern Seiten deſſelben convex ſind. Die beyden Enden des Heckbalken, werden mit den Randsumhölzern verbolzt. An der hintern Seite befindet ſich eine Sponning, in welche die Köpfe der Planken eingelaſſen werden. Der Heckbalken dient auch zum unterſten Drempel, in den Stückpforten der Konſtapelkammer, und iſt eben ſo breit, als der Kiel, aber dabey etwas höher oder dicker.

Obenheck-BALKEN.

Holl. Boven Hekbalk.
Dän. övre Hækbielke.
Schw. Boſven Häckbalk.
Engl. The counter-tranſom.
Franz. Barre d'ecuſſon ou barre ou bout de l'etambot.
Ital. Controtriganto.
Span. Contrayugo, ſobreyugo, cruz.
Port. Barra que forma o batente ſuperior das portas da praia de armas.

Das Querholz (Fig. 69, 70 und 94 d d) am äuſſerſten Ende des Hinterſtevens, (hauptſächlich nur in der ſpaniſchen und franzöſiſchen Bauart gebräuchlich.) Es befindet ſich noch etliche Fuſs über dem eigentlichen Heckbalken, und dient den Stückpforten der Konſtapelkammer, zum oberſten Drempel. Es hat eben ſo, wie der Heckbalken, eine horizontale Bugt, allein keine vertikale, ſondern im Gegentheil auf der obern Seite einen Ausſchnitt, in welchem die Ruderpinne ſpielt. Seine Höhe und Breite iſt den Balken des zweyten Decks gleich.

Schlitten-BALKEN, ſ. die Erklärung unter Ablaufen.

Blaſe-BALKEN. ſ. Blaſebalken.

BALKFÜLLINGS.

Holl. Grieten, Karvielen.
Dän. Kraveller.
Schw. Karflar.
Engl. Small carlings, put between the beams.
Franz. Traverſins des baux, ou barrotins.
Ital. Traverſi dei bai.
Span. Atraverſaños de los baos.
Port. Chaſſos dos yaos, chaſſos das cubertas.

Kurze Hölzer (Fig. 71. c c) die der Länge des Schiffs nach, von einem Balken zum andern reichen, in welche ihre Enden eingelaſſen worden ſind. Auf dieſen Hölzern ruhen die Ribben b b, zwiſchen den Deckbalken a a; inſonderheit dienen ſie aber dazu, den Balken mehr Feſtigkeit zu geben, und die Verbindung des Schiffs ſtärker zu machen. Die Engländer machen dieſe Hölzer unter allen Nationen am ſtärkſten, ſ. *Carlings* und *Ledges* im engl. Index.

BALKHAKEN, ſ. Haken und Teufelsklauen.

BALKKNIEN, ſ. Knien.

BALKKUNTJES, ſ. Balkfüllings.

BALKON, ſ. Gallerie.

BALKPLANKEN, ſ. Bohlen.

BALKSTÜTZEN, ſ. Deckſtützen.

BALKWÄGER oder Balkweger.

Holl. Balkwaager.
Dän. Bielkevægare.
Schw. Balkvägare.
Engl. Clamps of the Deck-beams.
Franz. Bauquiere.
Ital. Dormente.
Span. Durmente ó Durmiente.
Port. Dormente.

Starke Bohlen oder Planken (Fig. 346. r4 und Fig. 347. o. s, o. g) welche vom Vorſteven bis an die Randsumhölzer, an der innern Seite des Schiffs, ſowol am Backbord als Steuerbord liegen. Sie dienen dazu, die Deckbalken und Ribben zu tragen, welche auf der halben Dicke mit einem Schwalbenſchwanz, in dieſelben eingelaſſen ſind, Die Stücke, woraus die Balkweger zuſammengeſetzt iſt, ſind nicht, wie die äuſſern Planken, durch Stuvſcherben, ſondern durch in einander gehakte Langſcherben, zuſammengefügt. Mit den Inhölzern, den auf und niederſtehenden Balkknien, und Katſpuhren werden ſie verbolzt.

BALLAST.

Holl. Ballaſt.
Dän. Baglaſt.
Schw. Barlaſt eller Ballaſt.
Engl. Ballaſt.
Franz. Leſt (*mittel See* Saorre.)
Ital. Savorra.
Span. Laſtre.
Port. Laſtro.

Unter Ballaſt verſteht man einen gewiſſen Theil Steine, Eiſen, Sand oder andre ſchwere Laſten, welche Schiffe auſſer der gewöhnlichen Ladung noch unten in den Raum nehmen, damit das Centrum der Gravität des Schiffs, dadurch tiefer zu liegen komme, und das Schiff in den Stand geſetzt,

der

der Kraft des Windes auf die Segel zu wiederſtehn, oder ſich nicht ſo leicht auf die Seite zu neigen. Wo dieſer Ballaſt eigentlich im Schiffe liegen muſs, findet man unter Theorie der Stauung.

Guter BALLAST.

Holl. Goed Ballaſt.
Dän. God Baglaſt.
Schw. God Barlaſt.
Engl. Good ballaſt, as gravel &c.
Franz. Bon leſt.
Ital. Buona ſavorra.
Span. Buén laſtre.
Port. Bom laſtro.

Ueberhaupt ſchwerer Ballaſt, als Eiſen oder Steine, die wenig Platz einnehmen. Der reinſte Ballaſt beſteht aus kleinen Steinen, die Sengels genannt werden.

Schlechter BALLAST.

Holl. Slegt Ballaſt.
Dän. Slet Baglaſt.
Schw. Slät Barlaſt.
Engl. Bad ballaſt as ſand, ſalt &c.
Franz. Mauvais leſt.
Ital. Cattiva ſavorra.
Span. Laſtre de arena, ſal y todo que corre.
Port. Mao laſtro, Laſtro d'area, ſal &c.

Iſt Ballaſt, welcher ſchmelzen kann, als Zucker, Salz &c. eben ſo auch Sand, wodurch die Pumpen gar leicht verſtopft werden.

Grober BALLAST.

Port. Grof Ballaſt.
Dän. Grov Baglaſt.
Schw. Järn eller Sten Barlaſt.
Engl. Heavy ballaſt, compoſed of large ſtones &c.
Franz. Gros leſt.
Ital. Savorra groſſa, ſavorra di pietra.
Span. Laſtre de piedra.
Port. Laſtro de pedra.

Ballaſt der aus groſſen Steinen, oder alten Kanonen, Kugeln &c. beſteht, welche beſchwerlich von einer Stelle zur andern gebracht werden können.

Alter BALLAST.

Holl. Oudt Ballaſt.
Dän. Gammel Baglaſt.
Schw. Gammalt Barlaſt.
Engl. Old ballaſt or that which has been already uſed during a voyage.

Franz. Vieux leſt.
Ital. Savorra vecchia.
Span. Laſtre viejo, que es uſado.
Port. Laſtro velho.

Ballaſt, welcher ſchon mehrmals gedient hat.

Gewaſchener BALLAST.

Holl. Gewaſchen Ballaſt.
Dän. Vaſked Baglaſt.
Schw. Vaſkad Barlaſt.
Engl. Waſhed ballaſt.
Franz. Leſt lavé.
Ital. Savorra lavata.
Span. Laſtre limpio.
Port. Laſtro limpo.

Alter Ballaſt, der wieder abgewaſchen worden, damit man ihn aufs neue gebrauchen kann: Gewöhnlich nimmt ein Schiff alle zwey Jahr neuen Ballaſt ein.

Den BALLAST einſchieſſen.

Holl. Ballaſt inſchieten, een Schip verballaſten.
Dän. Baglaſte et Skib.
Schw. Barlaſta et Skepp.
Engl. To ballaſt.
Franz. Leſter.
Ital. Savorrare, mettere la nave in ſavorra.
Span. Laſtrare un navio.
Port. Laſtrar, metter laſtro.

Das Gegentheil von Ballaſt ausſchieſſen, ſ. Ausſchieſſen.

Den BALLAST ausſchieſſen, ſ. Ausſchieſſen.

Der BALLAST geht über, ſchieſst über.

Holl. De Ballaſt ſchiet, raakt gaande.
Dän. Baglaſten kaſter ſig fra den ene Side i Skibet til den anden.
Schw. Barlaſten kaſter ſig; (rakar öfver.)
Engl. The ballaſt ſhifts.
Franz. Le leſt roule.
Ital. La Savorra corre alla banda.
Span. El laſtre ſe corre.
Port. O laſtro corre a banda.

Wird geſagt, wenn der Ballaſt, bey dem Schlingern des Schiffs, nach der geneigten Seite deſſelben hinrollt. Es iſt dieſes eine äuſſerſt gefährliche Sache, weil ſich das Schiff alsdann nicht leicht wieder aufrichten kann. Alle Schiffe, die Korn laden, werden daher inwendig mit Schotten abgetheilt, damit das Ueberſchieſſen des Korns, welches den ganzen Untergang des Schiffs verurſachen könnte, dadurch verhindert werde.

Das

Das Schiff iſt nur BALLAST beladen.

Holl. Het Schip is maar Ballaſt belaaden.
Dän. Skibet er laddet med Baglaſt.
Schw. Skeppet är laſtadt med Barlaſt.
Engl. To go on the ballaſt.
Franz. Aller en leſt ou ſur ſon leſt.
Ital. Andare in ſavorra.
Span. Ir a laſtre.
Port. Ir a laſtro.

Das Schiff hat nur ſo viele Ladung eingenommen, daſs es Segel führen kann, oder nichts anders als Ballaſt.

BALLASTEN, ſ. Ballaſt einſchieſſen.

BALLASTEVER, BALLASTSCHUTE.

Holl. Ballaſtligter, Ballaſtkaag, Ballaſtſchuit.
Dän. Baglaſt-Pramme.
Schw. Barlaſt-Präm.
Engl. Ballaſt-lighter.
Franz. Bateau leſteur, chalan, gabarre leſteur.
Ital. Gabarra da ſavorra.
Span. Gabarra, barco de laſtre.
Port. Gabarra, barco que leva o laſtro para bordo dos naos.

Ein Fahrzeug, womit der Ballaſt an die Schiffe gebracht wird.

BALLASTKISTE.

Holl. Ballaſtkiſt.
Dän. Baglaſtkiſte.
Schw. Barlaſtkiſta.
Engl. A bulkhead or incloſure of planks on the inner ſide of a ſhip wherein they keep the ballaſt, to help the ſhip down, when careening.
Franz. Parquet de carene.
Ital. Caſſa da ſavorra per ajutare a carenare la nave.
Span. Caja de laſtre.
Port. Arcada.

Eine Kiſte oder ein Verſchlag von Brettern an der innern Seite eines Schiffs, hinter welches man Ballaſt wirft, wenn das Schiff beym Kielen ſchwer auf die Seite zu winden iſt, oder welches auch geſchieht, wenn man in einem Hafen keinen Kiellichter bey der Hand hat, und man das Schiff etwas auf die Seite legen will.

BALLASTKLEID oder Pfortſegel.

Holl. Poortzeil.
Dän. Baglaſtklæde, Portſejl.
Schw. Barlaſtkläden, Portſegel.

Engl. Port-ſail.
Franz. Voile à leſt ou prélart.
Ital. Incerata o vela per caricare o diſcaricare la zavorra.
Span. Vela ó encerada para la deſcarga del laſtre.
Port. Encerado para laſtrar ou deſlaſtrar.

Wir haben umſtändlicher hievon unter dem Artikel Ballaſt ausſchieſſen geredet.

BALLASTPFORTE.

Holl. Ballaſtpoort.
Dän. Baglaſtport.
Schw. Barlaſtport, Laſtport.
Engl. Ballaſt-port.
Franz. Sabord dans la cale d'un vaiſſeau à embarquer de leſt. Sabord de charge.
Ital. Portello di riceva.
Span. Porta de recibo.
Port. Resbordo.

Eine kleine Pforte, unten im Raum, an der Seite des Schiffs, wodurch der Ballaſt eingeſchoſſen wird.

BALLASTSCHUTE, ſ. Ballaſtever.

BALLINGER.

Der Name gewiſſer engliſcher und franzöſiſcher Kriegsfahrzeuge, die im mittlern Alter gebraucht wurden.

BALON, (in Siam.)

Holl. Baloen.
Dän. Et Slags Skibe i Siam med mange Aarer.
Schw. Et Slags Rodare-Bät i Siam.
Engl. Balloon in Siam.
Franz. Ballon.
Ital. Sorte di baſtimento che é in uſo preſſo quei del Siam.
Span. Embarcacion grande de remos uſada en el Regno de Siam.
Port. Nao ou embarcaçaõ grande de remos uſada no Reino de Siam.

Ein gewiſſes Fahrzeug in Siam. (Fig. 620.) Es führt ungefähr 150 Ruder, und iſt 100 bis 120 Fuſs lang, und kaum 6 Fuſs breit. Es hat gewöhnlich die Geſtalt eines Thiers, iſt vorne und hinten ſehr hoch aufgebauet, und mit vielem Schnitzwerk geziert. In der Mitte ſteht eine Art Thurm, der von Rieth und anderm leichten Holz gemacht iſt.

BALSE.

Holl. Balſe.
Dän. Balſe.

Schw. Balſe.
Engl. Balſe.
Franz. Balſe.
Ital. Sorta di Zattera del Perù per navigare.
Span. Balſa, Jangada.
Port. Jangada de que uſaõ os Indios da coſta do Peru no mar de ſul.

Iſt eine Art Floſs (Fig. 501,) deſſen ſich die ſüdlichen Americaner bedienen, auf Flüſſen und ſelbſt auf der offnen See zu ſchiffen. Es beſteht aus 5, 7 bis 9 Stämmen von Bäumen, die bey den Spaniern unter dem Namen *Balſa* und bey den Indiern unter dem Namen *Puero* bekannt ſind. Dieſes Holz iſt ſo leicht und ſchwammartig, daſs ein Kind mit leichter Mühe einen Stamm von 11 bis 12 Fuſs lang und 1 Fuſs im Diameter tragen kann. Die Zahl der Stämme, die zu einer Balſe gebraucht werden, iſt jederzeit ungleich, weil wie man aus der Figur ſieht, der mittelſte der längſte von allen ſeyn muſs. Man bindet ſie mit einer Art Taue zuſammen, die von Pflanzen gemacht ſind, welche ſich in den Wäldern, wie Weinrauten um die Bäume ſchlängeln, und dabey auſſerordentlich zähe und biegſam ſind. Ueber die Stämme werden auch noch zu mehrerer Feſtigkeit, Querhölzer a a genagelt, und in der Mitte wird eine Art Deck oder Fuſsboden gelegt, über den man ein Dach ſtellt. Statt eines Maſtes bedient man ſich zweyer Spieren, die wie ein Bock zuſammengenähet, und anſgerichtet ſind. Gewöhnlich führt eine Balſe nur ein Segel, zuweilen aber hat ſie auſſer dem groſſen, noch ein Fockſegel, das eben ſo wie das Groſſe beſchaffen iſt. Die gröſsten Balſen beſtehn aus 9 Stämmen und ſind 70 bis 80 Fuſs lang, und 20 bis 24 Fuſs breit. Das ſonderbarſte dabey iſt, daſs ſie gegen den Wind lavieren können, und eben ſo gut wie ein Schiff ſteuern, ohne ein Steuer zu gebrauchen. Die Indier bedienen ſich nämlich hiezu Bretter c c, die ſie *Guares* nennen und die ungefähr 10 Fuſs lang, und 15 bis 18 Zoll breit ſind. Dieſe Bretter braucht man nur vorne und hinten, zwiſchen die Stämme ins Waſſer zu ſtecken, nachdem die Balſe anluven oder abfallen, wenden, beyliegen, oder überhaupt ein Manoeuvre machen ſoll. Es iſt würklich zu bewundern, daſs eine ſo einfache und leicht zu begreifende Sache, die in vielen Fällen angewandt werden kann, dem ſinnreichen Europäer entgangen iſt.

BAMBUSE.

Holl. Orinbaar.
Dän. Friſk Vand Matros.

Schw. En Nyläring i Segelkonſt, färſk Vatn Matros.
Engl. A freſh water jack.
Franz. Hale bouline.
Ital. Servaccio, Borrico di travaglio.
Span. Alacuerdas, Zapatero.
Port. Labrador, marinheiro de agua doce.

So nennt man ſchlechte Matroſen, oder auch Schiffszimmerleute, die nur blos als Handlanger dienen.

BANCHI.

Die Ruderbänke oder Duften in alten römiſchen Fahrzeugen.

BAND, oder Bügel von Eiſen.

Holl. Band, Beugel.
Dän. Baand, Böje.
Schw. Band.
Engl. Hoop.
Franz. Cercle de fer.
Ital. Cerchio di ferro.
Ipan. Suncho.
Port. Chapa.

Ein runder oder eckigter eiſerner Bügel, oder Ring der zur Haltung um etwas geſchlagen wird.

BANDEN im Bug oder Bug-BANDEN.

Holl. Boegbanden, Kropwrangen.
Dän. Bogbaand.
Schw. Bogband.
Engl. Breaſt-hooks or Fore-hooks.
Franz. Guirlandes.
Ital. Buſarde (*Venet.* Zogie.)
Span. Buſardas.
Port. Buſardas do poraõ.

Starke Stücken Krumholz, (Fig. 606. h h) die in einer beynahe horizontalen Richtung, vorne im Bug des Schiffs angebracht ſind, ſo daſs ſie den Vorſteven und die Bughölzer, rechtwinklicht kreuzen. Mit beyden ſind ſie ſtark verbolzt, und die Bolzen werden von auſſem zu, durch die Planken hineingetrieben, und inwendig im Schiffe verklunken. Die Krümmung der Bugbanden, iſt nach der Form des Schiffs verſchieden. Die zunächſt am Kiel liegenden, ſind wegen der Schärfe des Schiffs, ſpitzwinklicht, oder wie Piekſtücke geſtaltet, je weiter ſie ſich aber vom Kiel entfernen, je offener werden ſie, wie ſolches die Geſtalt des Schiffs mit ſich bringt. Der Hals dieſer Krummhölzer, der mit dem Vorſteven verbolzt iſt, behält gewöhnlich die völlige Stärke, ſo wie er gewachſen; die Arme müſſen ſo dick ſeyn als die Balken des zweyten Decks. Vom Kollſchwein bis an das unterſte Deck, liegen gewöhnlich

wöhnlich 4 ſolcher Banden, alsdann folgt der Bugband des unterſten Decks, worauf die Deckplanken mit ihren vordern Enden ruhen. Zwiſchen dem erſten und zweyten Deck, liegt noch einer, und zwar nur etliche Zoll unter den Klüsgaten, und wird der Klüsband genannt. Das zweyte Deck, hat eben ſo wie das unterſte, einen Bugband, worauf deſſen Planken mit ihren Köpfen liegen; alsdann folgt der Bugſprietband, als der oberſte von allen.

Bruſt-BANDEN, ſ. Bug-BANDEN.

Klüs-BAND.

Holl. Kluisband.
Dän. Klysbaand.
Schw. Klysband.
Engl. Breaſt-hook of the hauſe-holes.
Franz. Guirlande des ecubiers.
Ital. Buſarda delle cobie.
Span. Buſarda de los eſcobenes.
Port. Buſarda dos eſcovoens.

ſ. die Erklärung unter Banden im Bug.

Bugſpriet-BAND.

Holl. Boegſprietband.
Dän. Bogſprytbaand.
Schw. Bogſprötband.
Engl. Breaſt-hook of the bowſprit.
Franz. Guirlande du beaupré.
Ital. Buſarda del copreſſo.
Span. Buſarda del baupres.
Port. Buſarda do gurupes.

ſ. die Erklärung unter Banden im Bug.

BANDEN oder Bügel des Ankerſtocks, ſ. Ankerſtocksbanden.

Mars-BANDEN, ſ. Marsranden.

Maſt-BANDEN, ſ. Maſtenbügel.

Maſt-BANDEN des Brigſegels.

Holl. Maſtbanden van't Brigzeil.
Dän. Brigsejlsbaand.
Schw. Bomſegletsband.
Engl. Hoops of a brig-ſail which encircle the main-maſt and ſlide up and down it, as the ſail is hoiſted or lowered.
Franz. Cercles d'une voile aurique.
Ital. Cerchj o gazze di legno per la randa.
Span. Arcos de la mezana de un bergantin.
Port. Arcos da mezena ou da vela mayor de hum bergantim.

Hölzerne Bänder oder Lägels die los um den Beſahnmaſt liegen und in verſchiedenen Weiten an der ſtehenden Seite des Segels befeſtigt ſind, damit ſie, wenn das Segel aufgehieſst oder geſtrichen wird, um den Maſt auf und niederfahren und das Segel an den Maſt halten.

Die Marsſegel in den BAND ſetzen.

Heiſst die Schoten der Marsſegel an die Nocken der groſsen Raa nähen oder feſtbinden, ſo daſs das Segel, beſtändig beyſtehen muſs, welches aber nur in einem Sturm oder in der äuſſerſten Noth geſchieht. Die Segel in den Band ſetzen, heiſst auch bey etlichen niederländiſchen Schriftſtellern ſo viel als die Segel in die Gei ſchmeiſſen, oder dieſelben aufgeien.

BANDELIER.

Holl. Bandelier.
Dän. Skuldre Gehæng hvori Patrontaſken hænger.
Schw. Bandelier.
Engl. Shoulder-belt.
Franz. Bandouliere.
Ital. Bandoliera.
Span. Bandolera.
Port. Bandoleira.

Der lederne Riem welchen die Soldaten um die Schulter tragen, und woran die Patrontaſche hängt.

BANDWEGER, ſ. BALKWEGER.

BANJER.

Holl. Banjer.
Dän. Folks Logis.
Schw. Folks Logis.
Engl. A half-deck.
Franz. Logement de l'equipage avant la chambre dans un bateau.
Ital. Il rancio della gente.
Span. El rancho de la jente en una balandra.
Port. O rancho da gente em huma chalupa.

Heiſst auf Schiffen, die nur ein Deck haben der kleine Platz vor der Kajüte, wo das Volk logiert.

BANK, Sandbank.

Holl. Bank, Sandbank.
Dän. Sandbank.
Schw. Sandbank.
Engl. Sandbank.
Franz. Banc, Banc de ſable.

Ital. Secca.
Span. Bajo.
Port. Reſtinga, baixo.

Eine gewiſſe Stelle der See, wo der Grund höher iſt, oder ſich mehr erhebt, als an andern Stellen. Etliche Bänke ſind mit der Oberfläche des Waſſers gleich; andre hingegen liegen in verſchiedener Tiefe unter dem Waſſer, und beſtehn entweder aus ſandartigem, thonartigem oder ſteinartigem Grunde. Bänke die nicht ſo tief liegen, daſs Schiffe darüber kommen können, ſind äuſſerſt gefährlich; hingegen dienen diejenigen, auf welchen man lothen kann, zur Verbeſſerung des gemachten Weges, wenn ihre Lage richtig angegeben worden, welches auf guten Seekarten durchaus nothwendig iſt. Sandbänke in der See, ſind auch zu Fiſchereyen äuſſerſt bequem.

BANK, Sitz-BANK in einem Boot oder in einer Schlupe.

Holl. Sloep Zitbank.
Dän. Bænk i Agterdelen af Barkaſſen eller Slupen.
Schw. Bänk i Akterdelen af Slupen.
Engl. The benches or ſeats in the ſtern ſheets of a boat.
Franz. Banc dans la poupe d'un canot.
Ital. Banco da ſedere nella poppa della lancietta.
Span. Banco en la popa de un bote.
Port. Banco ou aſſento da popa de hum bote.

Eine Bank im Hintertheil des Boots, oder der Schlupe, für die Bequemlichkeit der Officiere oder anderer darin befindlichen Perſonen.

Ruder-BANK, ſ. Duft.

Brech-BANK. ſ. Brake.

BANK am Horizont.

Holl. Bank aan de Kimming.
Dän. Bænk i Horizonten.
Schw. En Bänk i Horizonten eller Kimmingen.
Engl. A cloudy Horizont.
Franz. Banc dans l'horizon.
Ital. Banco nell' orizonte.
Span. Arrumazon.
Port. Arrumaçaó.

Ein dickes Gewölke, welches ſich zuweilen nach Sonnenuntergang am weſtlichen Horizont zeigt, und gewöhnlich Vorbote des ſchlechten Wetters iſt.

Tümmel-BANK.

Holl. Tuimelbank.

Dän. Bænk i Kahyten.
Schw. Bänk i Kajutan.
Engl. A bench in the cabbin.
Franz. Banc a coucher ou á s'aſſeoir dans la chambre.
Ital. Banco da ſedere nella camera.
Span. Banco de la camara.
Port. Banco da camara.

Eine in der Kajüte ſtehende Sitzbank mit Kaſten, oder Schiebladen, worin der Kapitain ſeine Päſſe und Briefe, wie auch andre ihm angehende Sachen verwahrt. Das an dieſer Bank befindliche Lehn kann übergeſchlagen werden, ſo daſs es ſich bald an der einen, bald an der andern Seite der Bank befindet, nachdem es erfordert wird.

Nagel-BANK.

Holl. Kuvyn of Karvielnagelbank.
Dän. Kofilnaglebænk.
Schw. Koffernagelbänk.
Engl. Ranges in the ſhrouds in which belaying pins are fixed.
Franz. Ratelier à chevillots.
Ital. Tavola co' ſuoi cucinelli.
Span. Meſa de maniobra con ſus cabillas.
Port. Pao com malaguetas.

Eine Latte oder Holz, worin Koveinnagel ſitzen, (Fig. 86.) welches an die Wand oder an andre Stellen befeſtigt wird, um laufendes Tauwerk zu belegen.

Roll-BANK, (beym Reepſchläger.)

Holl. Rolbank.
Dän. Rullbænk.
Schw. Rullbänk.
Engl. A roller for paſſing the cables from one place to another.
Franz. Chevalet à rouleau.
Ital. Cavalletto con mulinello.
Span. Caballete con molinete.
Port. Cavalhete.

Eine Art Bock mit einer Rolle, über welche ſchwere Taue gelegt werden, die man von einer Stelle zur andern bringen muſs. Da ſie alsdann weniger Friction haben, als wenn ſie auf der Erde fortgezogen würden, ſo erleichtert dieſe bewegliche Rolle die Arbeit ungemein. Aus eben derſelben Urſache ſitzen auch gewöhnlich Rollen an der Seite der Luke, über welche das Ankertau fährt.

Kalfat-BANK.

Holl. Kalfatbank.

Iſt eine in Holland gebräuchliche kleine Bank, wor-

worauf die Kalfaterer bey der Arbeit ſitzen; unten iſt ſie offen, und die Seiten des Sitzbretts, ſind mit Hölzern umgeben, damit ſolche, wenn ſie umgekehrt wird, auch zum Kaſten dienen kann, worin die zum Kalfaten gebräuchlichen Werkzeuge gelegt werden. In Deutſchland, wo keine eigentliche Kalfaterer ſind, ſondern die Schiffszimmerleute dieſe Arbeit verrichten, bedient man ſich der Kalfatbütten, und bey allen übrigen Nationen ebenfals.

BARATTERIE.

Holl. Baratterie.
Dän. Baratterie.
Schw. Baratterie.
Engl. Barattery.
Franz. Baratterie.
Ital. Baratteria.
Span. Baratteria.
Port. Baratteria.

Hierunter verſteht man alle Betrügereyen, die von Schiffern, zum Schaden der Rheder und Befrachter, gemacht werden können. Z. E. Verfälſchung und Beſtehlung der Güter, oder Nebenwege, die mit dem Schiff, ohne Wiſſen der Rheder, gemacht werden.

BARBIER oder Schiffschirurgus.

Holl. Barbier.
Dän. Balber, Chirurgus.
Schw. Barberare.
Engl. Surgeon.
Franz. Chirurgien.
Ital. Chirurgo.
Span. Cirujano.
Port. Cirurgiaõ.

Derjenige, welcher auf einem Schiff für die Geneſung der Kranken und Heilung der Verwundeten Sorge trägt, und dem in dieſer Abſicht, von dem Doctor und Oberchirurgus, die Medicamente und deren Austheilung anvertrauet ſind. Jedes Schiff hat wenigſtens einen Chirurgus oder Obermeiſter, der auch einen Gehülfen oder Untermeiſter bey ſich hat. Bey einer Kriegsflotte befindet ſich allezeit ein Oberchirurgus, unter dem alle Schiffschirurgi ſtehn, ebenfalls auch ein Doctor, der die Schiffschirurgi in der Arzeneykunde examinirt, und zugleich mit dem Oberchirurgus, alle Medicamente anordnet; auch was ſonſt zur Heilung der Bleſſirten erfordert wird, für alle Schiffe beſorgt. Die Kiſte, worin ſich die Medicamente und chirurgiſchen Inſtrumente befinden, wird die Barbierskiſte genannt.

Ober-BARBIER.

Holl. Opperbarbier.
Dän. Overchirurgus, overmeſter.
Schw. öfverbarber.
Engl. The ſurgeon of a ſhips.
Franz. Chirurgien major.
Ital. Chirurgo maggiore.
Span. Primero Cirujano.
Port. Primeiro Cirurgiaõ.

ſ. Die Erklärung unter Barbier.

Unter-BARBIER, oder Barbiersmaat.

Holl. Onderbarbier.
Dän. Second Meſter.
Schw. Barbersmat.
Engl. Surgeon's firſt mate.
Franz. Second Chirurgien.
Ital. Secondo Chirurgo.
Span. Segundo Cirujano (*der 3te Barbier heiſst* Sangrador.)
Port. Segundo Cirurgiaõ.

ſ. Barbier.

BARCA LONGA.

Ein in Spanien und inſonderheit zu Kadix gebräuchliches Fahrzeug, welches ungefähr die Geſtalt einer Barkaſſe hat, aber vorne ſehr ſcharf und hoch gebauet iſt, damit es die See halten kann.

BARCA.

Der Name kleiner Fahrzeuge oder Böte bey den Römern.

BARDENANKER, (auf Grönlandsfahrern.)

Eine Art Anker, welcher die Geſtalt der Fig. 617.) hat, und dazu dient, die Walfiſchbarden loszureiſſen und überzuhieſſen.

BARES.

Waren kleine Böte bey den Römern.

BARISCOS.

Der Name gewiſſer groſſer und ſchwerer Schiffe bey den Alten.

BARKASSE.

Holl. Barkaſs.
Dän. Barkaſs.
Schw. Barkas.
Engl. The long boat.
Franz. Chaloupe.
Ital. Lancia.
Span. Lancha.
Port. Lancha.

Das gröſste Boot, welches Schiffe mit ſich führen. (Fig. 295.) Es dient inſonderheit dazu, die Anker zu lichten und auszubringen, Waſſerproviant zu holen und was dergleichen mehr iſt. Eine Barkaſſe iſt beynahe mit dem groſſen Boot eines Schiffs einerley, nur daſs erſtere blos Leiſten an den Seiten hat, letzteres aber mit ordentlichen Berghölzern verſehen iſt. Die Barkaſſe hat hinten einen Koker, d d, worin die taube Jütte geſetzt wird, um den Anker zu lichten. Das Boot hat vorne gemeiniglich ein Bratſpill, eine Scheibe und Steven; auch behält die Barkaſſe hinten faſt dieſelbe Breite, die ſie vorne hat, hingegen läufft das Boot hinten ſchärfer zu. Auſſer der Barkaſſe oder dem groſſen Boot, führen groſſe Schiffe noch eine Travalje-Schlupe und eine Kapitains-Schlupe mit ſich.

BARKE oder BARKSCHIFF.

Holl. Barkſchip.
Dän. Bark.
Schw. Bark.
Engl. Bark.
Franz. Vaiſſeau marchand á trois mâts, qui n'a ni poulaine ni bouteilles.
Ital. Fregatta mercantile ſenza polena.
Span. Fragata mercantil ſin alas de proa.
Port. Fragata mercantil ſem beque.

Ein groſſes dreymaſtiges Schiff, das blos zum Handel eingerichtet iſt, und daher, um mehr Platz zu behalten, nicht ſo ſcharf als eine Fregatte ſeyn muſs; übrigens führt es Fregatten-Takellaſche, und hat gewöhnlich ein glattes Deck und einen Spiegel, aber keine Gallerie und kein Gallion.

BARKE in der mittelländiſchen See.

Holl. Barkſchip.
Dän. Bark et Slags. Fartöj i Mellemhavet.
Schw. Bark, et Slags Fartyg i medelländſka Hafvet.
Engl. A ſingular ſort of veſſel in the mediterranean.
Franz. Barque.
Ital. Barca nel mare mediterraneo.
Span. Barca.
Port. Saetia.

Ein zum Kriege und zur Handlung ausgerüſtetes Fahrzeug in der mittelländiſchen See (Fig. 281). Es iſt kurz und dabey ſehr voll gebauet. Die gröſste Breite derſelben iſt vorne. Die Inhölzer werden eben ſo wenig vorne, als an andern Stellen, viel eingezogen und der Vor- und Hinterſteven hat viel Fall. Die Barke hat

eine beſondere Takelaſche; nämlich einen Beſahnmaſt, mit einer Kreuzſtenge, einen groſſen Maſt, der aus einem Stück beſteht, und einen Fockmaſt, der ein lateiniſches Segel führt. Das Vorſchiff hat kein Bugſpriet, ſondern einen in der mittelländiſchen See gehräuchlichen Schnabel. Etliche Barken aber haben vorne einen Ausſtecher, und einen, aus einem Stück beſtehenden Beſahnmaſt, allein ſolche Barken gehören ſchon zur Polakre, Takelaſche. In Spanien und Portugal verſteht man unter Barcos mancherley kleine Fahrzeuge, ſ. den ſpaniſchen und portugieſiſchen Index.

BARKE, kleines Boot.

Holl. Schuit, Boot.
Dän. En liten Baad.
Schw. En liten Bät.
Engl. Bark or boat.
Franz. Barque.
Ital. Battello.
Span. Barca.
Port. Barco, Batel.

Heiſst überhaupt ein kleines Fahrzeug oder Boot, welches auf kleinen Flüſſen gebraucht wird.

BARKEMUF.

Holl. Barkemuf.
Dän. Barkemuf.
Schw. Barkemuf.
Engl. Snow.
Franz. Senau.
Ital. Pachebote.
Span. Paquebote.
Port. Senau.

Iſt eben das, was ein Schnauſchiff (Fig. 290.) iſt, nur daſs erſtere nicht den Schnaumaſt a a hat, an dem die Gaffel des Schnauſegels auf und niederfährt, ſondern die Gaffel deſſelben fährt an dem Maſt ſelbſt; auch hat das Barkemufſegel gewöhnlich ein Bonnet und eine feſte Gaffel, ſo daſs es nicht geſtrichen werden kann. Jetzt hat man auch auf etlichen Briggen einen kleinen Schnaumaſt oder Beſahnmaſt.

BARKHÖLZER, ſ. Berghölzer.

BARKUNEN.

Holl. Barkoenen.
Dän. Barkuner.
Schw. Berlingſpak.
Engl. Yuffers.
Franz. Billes d'orme.
Ital. Manovelle a la ruſtica.

Span. Perchas (que aun nó tienen la forma.)
Port. Perchas.

Junge, nur etwas viereckigt gekappte eichene Aeſte, die ſtärker als die gewöhnlichen Spaken ſind.

BARNEN, ſ. Branden.

BARNING, ſ. Brandung.

BAROMETER, Schiffs-BAROMETER, Meer-BAROMETER.

Wir werden hier nur blos von den Meerbarometern reden, oder von denjenigen welche auf der See gebraucht werden. Die Verfertigung und den Gebrauch der Barometer überhaupt findet man hauptſächlich in *J. F. Luz vollſtändiger und auf Erfahrung gegründeter Beſchreibung von allen, ſowol bisher bekannten als auch einigen neuern Barometern Nürnb. und Leipz.* 8vo 1784. ferner in den *Recherches ſur les modifications de l'atmoſphére par Jean André de Luc. Geneve, T. I. et II.* 1772. 4to, welches auch 1776. zu Leipz. ins Deutſche überſetzt worden iſt.

Das Meerbarometer muſs inſonderheit ſo eingerichtet ſeyn, daſs das Schwanken oder Schlingern des Schiffs keine Bewegung der Queckſilberſäule verurſacht, denn dieſs verhindert nicht allein, von der wahren Höhe der Säule richtig zu urtheilen, ſondern die Röhre ſelbſt wird auch leicht durch den Stoſs des Queckſilbers an das obere Ende des luftleeren Raums zerſchlagen, wie ſolches bey dem erſten Barometer, den man auf der See gebrauchte, der Fall war.

Erſt gegen das Ende des 17ten Jahrhunderts hat man auf Barometer gedacht, die von dem Schwanken des Schiffs nichts empfinden. Herr Amontons erfand 1695 den koniſchen Barometer, den man nachher zum Gebrauch auf der See, für ſehr bequem hielt, weil das Queckſilber, wenn es in der kegelförmigen Röhre ſteigt, um deſto mehr Widerſtand findet, je enger der Raum wird, und daher nur mit weniger Kraft unter das oberſte Ende ſtoſſen kann. Die Länge der Röhre muſs wenigſtens 3 bis 4 Schuh betragen. Es giebt dieſes Barometer 6 mal ſo groſſe Grade, als das Toricelliſche, und da es ſehr einfach iſt, ſo möchte es, in Ermangelung eines beſſern, Seefahrern wohl zu empfehlen ſeyn; allein da die Röhre immer gleichförmig abnehmend, oder koniſch zulaufen muſs, ſo iſt ſolche nicht allein äuſſerſt ſchwer zu bekommen, ſondern da überdem das Reiben, wegen der Bewegung der ganzen Säule, ſehr ſtark iſt, und man beobachtet hat, daſs in Röhren, von ungleichen Durchmeſſern, der Druck, wegen der Wirkung des Anhängens, ungleich iſt, ſo entſtehen hiebey neue Ungewisheiten. Im Jahr 1720 kündigte *Halley* das koniſche Barometer als eine neue Erfindung des Herrn *Patrick*, eines damals ſehr berühmten Künſtlers an, (*Phil. Tranſ. No.* 366); allein er irrete ſich hierin, denn die Beſchreibung deſſelben war ſchon 1695. vom Herrn *Amontons*, in einer kleinen Schrift: *Remarques et expériences phyſiques ſur la conſtruction d'une nouvelle clepſydre ſur les barometres, thermometres et hygrométres, in* 12. *S.* 145. bekannt gemacht.

Amontons gab, (*Mem. de l'academ. des ſciences* 1705.), noch ein Meerbarometer an, welches ſchon im J. 1700 von *Halley* (*Phil. Tranſ. No.* 269.) als eine Erfindung des *Dr. Hook* beſchrieben iſt, ſ. *De Luc Recherches p.* 32. *Vol. I.* und *Luz von Barometern p.* 256. Es iſt dieſes nichts anders als das bekannte Luftthermometer, welches zugleich als Barometer wirkt. Die Erfinder ſchlugen vor, ein gewöhnliches Thermometer daneben zu beobachten, und ſo zu ſehen, welcher Theil ſeiner Veränderungen von der Wärme herrühret. Das übrige muſste denn dem Druck der Luft zugeſchriebsn werden. Da der Liquor in dieſem Inſtrument nicht ſchwankt, wenn es bewegt wird, ſo glaubten ſie, es werde auf der See nützlich ſeyn. Man kann ſich aber von dieſem Verfahren wenig Genauigkeit verſprechen. *Magellan* hat dieſes Inſtrument dadurch verbeſſert, daſs er es mit Queckſilber füllte, und um den Druck dieſes Queckſilbers auf die Luft aufzuheben, umkehrte. Er küttete dieſes Luftthermometer auf ein hölzernes Käſtchen, welches das Queckſilber in einem ledernen Beutel enthält, der mit einer Schraube zuſammengedrückt werden kann. Mit dieſem Queckſilber iſt noch eine, auf das Käſtchen aufgeſetzte Glasröhre verbunden, in welcher man vermittelſt der Schraube das Queckſilber eben ſo hoch ſtellt, als es im Luftthermometer ſteht. So halten ſich beyde Queckſilberſäulen, das Gleichgewicht und der Druck der Atmoſphäre, auf die Luft in der Kugel, wird vom Queckſilber nicht mehr geändert. Luz hat in ſeinem Werke (§. 177. u. f.) noch mehr Verbeſſerungen hiebey angebracht. Es iſt aber die von ihm vorgeſchlagene Einrichtung der Skale, ſowohl für die Barometer, als auch für die dazu gehörige Thermometer, ſehr beſchwerlich auszuführen.

Herr *Paſſement* ein geſchickter Künſtler, hat gegen 1770 ein andres Mittel erdacht, die von dem Schwanken des Schiffs herrührende Bewegung

gung des Queckſilbers zu verhindern. In dieſer Abſicht windet er die Röhre des gewöhnlichen Barometers in der Mitte ihrer Länge, in Geſtalt einer Spirallinie herum. Die äuſſere Windung kann 2 Zoll im Durchmeſſer halten. Durch dieſe Windung ſoll die Würkung des Schüttelns aufgehoben werden, weil ſie in derſelben viele verſchiedene Richtungen nehmen muſs. Sowol *de Luc*, als auch nach dieſem, *Gähler* in ſeinem *Phyſikaliſchen Wörterbuch*, ſcheinen vortheilhaft von dieſen Barometern zu denken; allein wenn man dem Zeugniſs des Herrn *Bourdé de Villehuet* Glauben beymeſſen kann, der Verſuche angeſtellt hat, ſo dient die Windung zu nichts, weil der Merkur ſich bey dem geringſten Schwanken des Schiffs dergeſtalt bewegte, daſs nicht allein keine Beobachtungen gemacht werden konnten, ſondern auch das oberſte Ende der Röhre, wie bey gewöhnlichen Barometern geſchehen, zerſtoſſen wurde. Ueberdem ſcheint das Inſtrument zu genauern Beobachtungen untauglich zu ſeyn, weil nicht allein durch die Windungen das Reiben ſehr vermehrt wird, ſondern auch weil dieſelben Urſache ſind, daſs das Queckſilber in der Röhre nicht gehörig gekocht werden kann, ohne welches, es unmöglich iſt ſich von der wahren Höhe des Queckſilbers auf etliche Linien nach zu verſichern.

Blondeau's Meerbarometer, der jetzt bey der franzöſiſchen Marine eingeführt iſt, wird in *Lichtenbergs Magazin für das neueſte aus der Phyſik.* 1. *B.* 3. *St. S.* 80. und in *Lux Beſchreibungen von Barometern p.* 276, beſchrieben. Es iſt daſſelbe ganz von Eiſen, und aus mehrern Stücken zuſammengeſchraubt, auch iſt der kürzere Schenkel mit einem eiſernen Hahn verſehn. Will man das ganze Werkzeug in umgekehrter Stellung mit ſich führen, in welcher es auch empfindliche Stöffe, ohne Schaden verträgt, ſo neigt man es unter einen Winkel von 40 bis 50 Grad, wodurch ſich der längere Schenkel völlig bis oben mit Queckſilber anfüllt: verſchlieſst man alsdann den Hahn, ſo wird dadurch das Queckſilber ſo eingeſchloſſen, daſs keine Bewegung deſſelben mehr möglich iſt. Damit aber das eingeſchloſſene Queckſilber den Veränderungen der Wärme beſſer nachgeben könne, ſo wird unten eine Oefnung angebracht, und mit einer Blaſe überſpannt, gegen welche durch eine eiſerne Feder ein Küſſen angedrückt wird. Weil beyde Schenkel undurchſichtig ſind, ſo wird auf die Queckſilberſäule im kürzern, ein Stück Elfenbein aufgeſetzt, von welchem ein eiſerner Drath, durch eine enge Oefnung des Deckels herausgeht, das Ende bemerkt durch ſein Steigen und Fallen die Veränderungen des Barometers. Weil man die Beobachtungen nur am kurzen Schenkel macht, in welchem, wie man aus Erfahrung weiſs, die Queckſilberſäule durch die Wärme nicht ſehr geändert wird, ſo hat hier die Wärme wenig Einfluſs. Eigentlich iſt *de Luc* der Erfinder dieſes Barometers, ſ. *de Luc Recherches ſur les modifications de l'Atmoſphere. T. II.* §. 464. *u. f.* Dieſes eiſerne Barometer iſt nachher vom Herrn *Bourdé de Villehuet* in mehrern Stücken verbeſſert worden, man findet davon eine umſtändliche Beſchreibung in der *Encyclopédie methodique. Marine Tom. I.* unterm Artikel *Barometre* wo auch von einem gläſernen Meerbarometer geredet wird.

Herr Bourdé ſcheint ſich daſelbſt die Erfindung des eiſernen Barometers allein zueignen zu wollen, indem er weder des de Luc, noch des Blondeau erwähnt. Um Weitläuftigkeit und zahlreiche Abbildungen zu vermeiden, weiſe ich nur blos meine Leſer hierauf zurück. Unter dieſem Artikel, wie auch in dem zu Madrid 1791 im Fol. herausgekommenen Werke des *Ciſcar. Reflexiones ſobre las maquinas y maniobras del uſo de a bordo pag.* 127, 128. findet man viele Exempel, daſs Schiffe, durch Hülfe eines Barometers, den Sturm vorher geſehn, und der Gefahr des Schiffbruchs entgangen ſind.

BART am Schiff.

Holl. Baard aan een Schip, Vuil Schip.
Dän. Skib det er begroet med Moos eller Siögrönt i Vandgangen.
Schw. Skeppet ſom är beväxt med Moſs eller Sjögrön i Vatngången.
Engl. Foul ſhip.
Franz. Fond plein de mouſſe, un vaiſſeau verd.
Ital. Nave ſudicia per di fuori.
Span. Verdin de un navio.
Port. Navio çujo de verdura por fora.

So nennt man überhaupt die grünen zarten Gewächſe, welche ſich nach einer langen Reiſe an den Boden des Schiffs ſetzen, ſ. Spaniſche Beſen,

BASSE, ſ. Drehbaſſe.

BAST der Kokosnüſſe.

Holl. Baſt van Kokos-Nooten, Klappe
Dän. Bark paa en Kokosnödd.
Schw. Bark eller Fnafet om Kokosnötter
Engl. The Bark of the cocoa.
Franz. Brou.
Ital. Scorza del coco.

Spa

Span. Caſcara del coco.
Port. Caſca dos cocos.

Die äuſſere faſerigte Schale der Kokosnüſſe, wovon an etlichen Orten Taue gemacht werden. In Braſilien verfertigt man von dem Baſt des Kokosbaums ſelbſt Taue und dieſer Baſt wird cairo genannt.

BASTAGGI, ſ. die Erklärung im Ital. Wörterbuch.

BASTARD.

Ein altes Wort für Racktau.

BASTARDA, ſ. Ital. Index der Marine.

BATING, ſ. Beting.

BATTERIE.

Holl. Battery.
Dän. Batterie.
Schw. Batterie.
Engl. Battery or the whole range of cannon placed on both ſides of any one deck in a veſſel of war.
Franz. Batterie.
Ital. Batteria.
Span. Bateria.
Port. Bateria.

Die ſämmtlichen Kanonen, welche auf einem Deck an beyden Seiten des Schiffs ſtehn. Dreydecker oder Kriegsſchiffe vom erſten Range, haben 3 Batterien. Die unterſte, welche die ſchwerſten Kanonen führt, wird die erſte Batterie genannt; alsdann folgt die zweyte, und auf dieſe die dritte, welche die oberſte von allen iſt. Auſſer dieſen Batterien befindet ſich noch eine in der Schanze, und eine andre in der Back, welche mit Kanonen von geringerm Kaliber beſetzt iſt, als diejenige des oberſten Decks. Unter halbe Batterie verſteht man nur die Kanonen an der einen Seite eines Decks.

Die unterſte oder erſte BATTERIE.

Holl. Onderſte Battery.
Dän. Underſte Batterie.
Schw. Undra Batterie.
Engl. The lower gundeck or the firſt battery.
Franz. La premiere Batterie.
Ital. Batteria di corridore.
Span. La primera bateria.
Port. A primeira bateria, bateria da cuberta.

ſ. Batterie.

Die obere BATTERIE.

Holl. Bovenſte Battery.
Dän. överſte Batterie.
Schw. öfverſta Batterie.
Engl. The upper battery.
Franz. La ſeconde batterie d'un vaiſſeau à deux ponts ou la troiſieme d'un vaiſſeau à trois ponts.
Ital. Batteria di coperta.
Span. Bateria de combes.
Port. Bateria do conves.

So heiſst die 2te Batterie eines Zweydeckers, oder die 3te eines Dreydeckers.

Eine halbe BATTERIE.

Holl. Halve Battery.
Dän. Et halvt Batterie.
Schw. Et Lag af Kanoner.
Engl. Tier.
Franz. Rang de canons ou un côté de la batterie d'un vaiſſeau.
Ital. Rango di cannoni.
Span. Andana.
Port. Andana.

ſ. Batterie.

Eine zu niedrige BATTERIE.

Holl. Een te laage Battery.
Dän. Saa kaldes det underſte Batterie ſom er for nedrigt.
Schw. Kallas det undra Laget då det ligger ſa djupt at Kanonerne ei kunna brukas.
Engl. Is ſaid of a ſhip that carries her ports too near the ſurface of the water.
Franz. Batterie noiée.
Itdl. Bateria annegata.
Span. Bateria ahogada.
Port. Bateria affogada, ou que eſtá taõ baixa que pode entrar o mar pelas portinholas das peças.

Wenn ein Schiff dergeſtalt gebauet iſt, oder ſo tief geht, daſs man die Stückpforten der untern Batterie, aus Gefahr Waſſer ins Schiff zu bekommen, nicht öfnen kann, ſo ſagt man, die Batterie liegt zu niedrig.

BAU-ANSCHLAG.

Holl. Verſlag, Schatting, Opzet van Bauwkoſten van een Schip.
Dän. Overſlag til Byggnings Omkoſtninger.
Schw. Förſlag eller Ritning paa et Skepp.
Engl. Account for building coaſt.

Franz. Devis d'un vaiſſeau.
Ital. Piano o liſta eſatta di tutte le parti della nave e della ſpeſa che eſſe richieggono.
Span. Plan de los gaſtos a fabricar un navio.
Port. Plano exacto das couſas que ſe haõ executar em hum navio e da ſua deſpeza neceſſaria.

Eine Schätzung oder Berechnung aller zum Bau des Schiffs erforderlichen Materialien und Tagelohn der Arbeiter, um die ganze Summa zu beſtimmen, welche ein Schiff zu erbauen koſtet. Es laſſen ſich aber, wegen der Verſchiedenheit der Bauart, und des in jedem Lande ſo oft veränderlichen Preiſes der Materialien, durchaus keine allgemeine Verhältniſſe davon angeben, überdem würden ſolche Verhältniſſe in einem andern Lande, wo etliche Materialien doppelt, oder dreyfach theurer, oder wohlfeiler ſeyn können, nicht zu gebrauchen ſeyn. Zwey Fregatten von 32 Kanonen, die in den Jahren 1777 und 78 in Frankreich gebauet wurden, koſteten mit Inbegriff des Rundholzes, die eine 166032 und die andre 170924 Livres. Ein im Jahr 1778 in England erbauetes Kriegsſchiff von 80 Kanonen koſtete, mit Rundholz 60800 L. Sterl. Ein andres von 79 Kanonen, welches im Jahr 1779. von der Oſtindiſchen Kompagnie dem König geſchenkt wurde aber 62900 L. St. Ein ſchwediſches Kriegsſchiff, welches 1755 erbauet worden, koſtete mit Takelaſche und allem Zubehör, die Kanonen ausgenommen, 367475 Thaler.

BAUCONTRACT, ſ. Bielbrief.

BAUHOLZ.

Holl. Timmerhout.
Dän. Tömmer.
Schw. Timmer.
Engl. Timber for ſhipbuilding.
Franz. Bois de conſtruction.
Ital. Legno di coſtruzione.
Span. Madera de conſtruccion.
Port. Madeira de conſtrucçaõ.

Alles Holz, welches zum Bau des Schiffs gebraucht wird, ſ. Holz.

BAUMEISTER, ſ. Schiffsbaumeiſter.

BAUEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip bouwen.
Dän. Bygge et Skib.
Schw. Bygga Skepp.
Engl. To build a ſhip.

Franz. Batir un vaiſſeau.
Ital. Fabbricare, coſtruire una nave.
Span. Fabricar un navio.
Port. Conſtruir hum navio.

BAUCH des Schiffs.

Holl. Buik van het Schip.
Dän. Skibets Bund,
Schw. Skepps Botn.
Engl. The bottom of a ſhip.
Franz. Le fond du vaiſſeau.
Ital. Fondo della nave.
Span. Fondo del navio.
Port. Fundo do navio.

Der untere Theil des Schiffs, vom Kiel bis zu den Kimmen, oder derjenige, welcher von den Bauchſtücken formirt wird. Man nennt den Bauch auch das Flach, wenn ſolcher nämlich keine Krümmung hat, ſondern flach iſt.

BAUCH des Segels.

Holl. Buik van't Zeil.
Dän. Bugen af Sejlet.
Schw. Bolen af Seglet.
Engl. The foot of a ſail, alſo the belly of a ſail.
Franz. Fond de voile, creux ou ſein d'une voile.
Ital. Fondo o ſeno della vela.
Span. Braguero de la vela, ſeno de la vela.
Port. Fundo bolſo da vela.

Hierunter verſteht man den mittelſten Theil des Segels unten, woran die Bauchgordingen befeſtigt werden, und welcher ungefähr $\frac{2}{3}$ von der ganzen Breite des Segels einnimmt: man verſteht auch unter Bauch des Segels die Krümmung oder den Beutel, den das Segel in der Mitte der Länge bekömmt, wenn der Wind in daſſelbe ſtöſst. Man muſs dieſes aber, durch ſtarkes Anholen der Schoten, und Aufſchieſſen des Segels, zu vermeiden ſuchen, denn je gerader das Segel ſteht, je mehr kann der Wind auf daſſelbe wirken.

BAUCHGORDINGEN, ſ. Gordingen.

BAUCHDENNINGEN oder BAUCHDIELEN.

Holl. Buikdenningen.
Dän. Foringen i Laſten.
Schw. Garnering.
Engl. The thick ſtuff and ceiling placed next to the keel over all the floor-timbers.
Franz. Vaigres du fond.
Ital. Serrette (*Venet.* Verzene) del fondo.

Span.

Span. Forro del pantoque.
Port. Eſcoas do fundo que ficaõ junto a ſobrequilha.

Die dicken Weger oder Planken, (Fig. 346. 44.) welche unten im Raum des Schiffs in paralleler Richtung mit dem Kiel zunächſt am Kolſchwein liegen. Zwiſchen dem Kolſchwein und der erſten Bauchdenning läſsl man aber einen Raum von ungefähr einen halben Fuſs für die Füllungen der Neſterlöcher.

BAUCHSEISINGEN, ſ. Seiſingen.

BAUCHSTÜCK.

Holl. Buikſtuk.
Dän. Bundſtokken.
Schw. Bättenſtäcken.
Engl. Floor-timber.
Franz. Varangue.
Ital. Matera, legno di piano, piana (*Gen.* majera).
Span. Un Plan, una varenga.
Port. Caverna.

Das unterſte von den Hauptſtücken, (Fig. 347. cc, 445. aa) woraus ein Schiff beſteht, und welches queer auf dem Kiel liegt. Die Bauchſtücke, in der Mitte des Schiffs, haben wenig Krümmung, oder ſind beynahe flach, daher ſie auch flache Bauchſtücke genannt werden. Die zunächſt an dieſe Gränzen, ſind ſchon mehr gebogen, und heiſſen krumme Bauchſtücke; auf dieſe Folgen die eingezogenen Bauchſtücke, welche einen noch weniger ſtumpfen Winkel formiren, und endlich kommen die zunächſt bey dem Vor- und Hinterſteven ſtehenden Hölzer, welche ſchon eine gabelförmige Geſtalt, faſt wie ein Y haben und Piekſtücke oder Twillen genannt werden. Das Bauchſtück welches die gröſste Länge hat, und ungefähr in der Mitte des Schiffs liegt, wird das erſte oder mittelſte Bauchſtück genannt. Die Bauchſtücke, werden mit dem Kolſchwein und Kiel verbolzt. Beym Artikel Spann, werden wir zeigen, welche Form die vortheilhafteſte für Bauchſtücke iſt.

Das erſte oder mittelſte BAUCHSTÜCK.

Holl. Het eerſte Buikſtuk.
Dän. Middelſpants Bundſtokken.
Schw. Nälspantets Bättenſtäcken.
Engl. The floor-timber amidſhip.
Franz. Maitreſſe varangue, varangue de fond.
Ital. Matera maeſtra.
Span. Varenga maeſtra.
Port. Caverna meſtra.

ſ. den vorhergehenden Artikel Bauchſtück.

Ein flaches oder plattes BAUCHSTÜCK.

Holl. Buikſtuk in't Vlak.
Dän. Plat Bundſtok.
Schw. Flat Bätnſtäck.
Engl. Flat floor-timber.
Franz. Varangue plate.
Ital. Matera piana, majer piano.
Span. Varenga llana.
Port. Caverna chata ou plana.

ſ. Bauchſtück.

Krumme BAUCHSTÜCKE.

Holl. Halftwillen.
Dän. Noget lidt reiſende Bundſtokker.
Schw. Litet reſande Bottenſtäckar.
Engl. The floor-timbers which are placed between the crotches and the middle floor-timbers.
Franz. Varangues demi acculées.
Ital. Matere poco levate.
Span. Varengas poco levantadas.
Port. Cavernas avante e arré da caſa meſtra que formaõ o ſeu angulo mais agudo.

ſ. obigen Artikel Bauchſtück.

Eingezogenes BAUCHSTÜCK.

Holl. Twill, Piekſtuk.
Dän. Reiſende Bundſtok.
Schw. Reſande Bätnſtäck.
Engl. Riſing floor-timber.
Franz. Varangue acculée.
Ital. Matera levata.
Span. Varenga de levanta.
Port. Cavernas que ficaõ perto da roda de prôa e cadaſte.

ſ. obigen Artikel Bauchſtück.

BAUCHSTÜCKE der Katſpuhren.

Holl. Buikſtukken van de Katteſpooren.
Dän. Katſporets Bundſtokker.
Schw. Katſporets Bätnſtäckar.
Engl. Futtock-riders.
Franz. Varangues de porques.
Ital. Matere delle porche.
Span. Planes de las bularcamas.
Port. Cavernas dos prodigos do poraõ.

ſ. Katſpuhren.

BAUCHTAUE, ſ. Bauchgordingen.

BAUCHWEGER, ſ. Bauchdenningen.

BÄUER.

Holl. Broekſtuk.
Dän. Underſte Hækbielke.

Schw. Underſta Häcktbalk eller Varp.
Engl. The lower tranſom.
Franz. Clef des eſtains, fourcat d'ouverture.
Ital. La più baſſa gua.
Span. El ultimo yugo.
Port. O ultimo gio.

Der unterſte von allen Spiegelwrangen oder Worpen, ſ. Worpen.

BAUERKNOPF.

Holl. Boerknoop.
Dän. Burknob.
Schw. Burknob.
Engl. A ſingle knot.
Franz. Noeud commun.
Ital. Nudo ſemplice.
Span. Nudo comun.
Port. Nó ordinario.

Ein gewöhnlicher einfacher Knoten in einem Tau. (Fig. 624.)

BAUERPLATTING.

Holl. Boerplatting.
Dän. Burplatting.
Schw. Burplatting.
Engl. Foxes, made of nine rope-yarns.
Franz. Treſſes faites de neuf fils de carret.
Ital. Morſello di nove filaſtiche.
Span. Cajeta de nueve filaſticas.
Port. Caixeta de nove fios de carreta.

Platting, welches von neun Kabelgarn geflochten iſt. ſ. Platting.

BAUM vor einem Hafen.

Holl. Boom, Sluitboom.
Dän. Bom for Indlöbet af en Havn.
Schw. Bom af en Hamn.
Engl. The bar of a harbour, the boom.
Franz. Barre du port.
Ital. Barra o catena d'un porto.
Span. Cadena de un puerto.
Port. Barra de hum porto.

Bäume, die zuſammen mit Queerhölzern verbunden ſind, und eine Art Floſs formiren, womit man bey Nachtzeit, oder wenn es nöthig iſt, den Eingang eines Hafens verſperrt. Ein ſolcher Baum iſt mit einem ſtarken eiſernen Bügel um einen Pfahl befeſtigt, ſo daſs er um denſelben bewegt werden kann. Etliche Häfen, deren Eingang ſehr breit iſt, verſchlieſst man mit einer Kette.

Wind-BÄUME, Spill-BÄUME.

Holl. Windboomen.
Dän. Vindebommer.

Schw. Bräckbommar.
Engl. Bars of the capſtern.
Franz. Barres du cabeſtan.
Ital. Manovelle dell' argano.
Span. Barras del cabreſtante.
Port. Barras do cabreſtante.

Starke Sparren, wovon das Ende in die Gaten des Gangſpills geſteckt wird, um daſſelbe herumzudrehen, indem ſie ſtatt Heber dienen. Die Heber, womit das Bratſpill herumgedreht wird, ſind etwas dünner, und werden daher nur Handſpaken genannt. Diejenigen Windbäume, welche nur etwas in das Köppels des Gangſpills gehn, werden halbe Spill-Bäume genannt, und die andern, welche ganz durch die Welle oder den Ständer geſteckt werden, und an beyden Seiten zum Heber dienen, heiſſen ganze Spillbäume.

Schmier-BÄUME.

Holl. Smeerboomen.
Dän. Slidskerne paa et Skibs Side.
Schw. Slädor pä Skepps Sidan.
Engl. Preventer ſkeeds.
Franz. Defenſes.
Ital. Parabordo.
Span. Baraderos.
Port. Defenſas ou escoas da borda.

Sind loſe Bäume, die an den Seiten des Schiffs mit Tauen ausgehängt und mit Fett beſchmiert werden, damit wenn ein Boot oder Schlupe ausgeſetzt, oder ſonſt Güter ein und ausgewunden werden, ſolche an dieſen Schmierbäumen hinunter glitſchen, und nicht an die Berghölzer ſtoſſen. Etliche Schiffe bedienen ſich dazu eines Löſchbords und Grönlandsfahrer, welche ihre Böte und Schlupen oftmals aus und einſetzen müſſen, haben feſte Schlitten und Galgſtützen.

Giek-BAUM.

Holl. Geip. Boom.
Dän. Bommen til et Brigſeil.
Schw. Bommen af et Bomſegel.
Engl. The main boom of a ſloop.
Franz. Gui ou baume.
Ital. Boma.
Span. Botabarra.
Port. Bome.

Der Baum, (Fig. 328. b b) (Fig. 532. c c) womit der unterſte Theil eines Giek- oder Brigſegels ausgeſetzt wird. Bey Schlupen, (oder Jachten) Brigantinen und Kutter, befindet ſich in dieſer Abſicht ein Haken; (Fig. 433.) der in das Auge eines um den Maſt liegenden Bügels gehakt wird.

Klüver-BAUM.

Holl. Kluiverboom.
Dän. Klyverbom.
Schw. Klyfvarebom.
Engl. Jib-boom.
Franz. Baton de foc ou boute-hors de beaupré.
Ital. Baſtone di fiocco.
Span. Botalon del baupres, botalon de foc.
Port. Pao da boyarrona.

Die Stenge, (Fig. 539. e ė e) womit das Bugſpriet verlängert wird. In dieſer Abſicht befindet ſich an dem Ende des Bugſpriets ein Eſelshaupt ii und etwas hinter demſelben ein feſter Bügel, kk wodurch der Klüverbaum fährt. Zuweilen ſitzt aber nur allein am obern Ende des Bugſpriets, entweder ein Eſelshaupt, oder auch ein Bügel, und um das untere Ende des Klüverbaums, und um die Mitte des Bugſpriets wird eine Wuhling gelegt. Der Klüverbaum hat gewöhnlich die Länge von der gröſsten Breite des Schiffs und ſein gröſster Diameter iſt $\frac{1}{48}$ von ſeiner Länge. Der kleinſte iſt aber $\frac{4}{5}$ des gröſsten. Hauptſächlich dient der Klüverbaum dazu, das Klüverſegel auszuſetzen, auch iſt vorne an denſelben ein Block genähet, wodurch das Vorbramſtengenſtag fährt. Am oberſten Ende des Klüverbaums befindet ſich ein runder oder eckigter Knopf. ſ. Ausholer des Klüverbaums, Ausholer des Klüvers, Bügel des Klüvers, Backſtag des Klüverbaums.

Luv-BÄUME.

Holl. Loefboomen.
Dän. Svängbommer.
Schw. Svängbommar.
Engl. Outriggers.
Franz. Boute-hors.
Ital. Peſcanti.
Span. Peſcantes.
Port. Bimbarras.

Wir werden unter dem Artikel Kielholen von den Luvbäumen reden.

Lade-BAUM.

Holl. Laadboom.
Dän. Ladbom.
Schw. Ladbom.
Engl. Boom to load and unload a ſhip.
Franz. Boute hors à charger un vaiſſeau.
Ital. Peſcante.
Span. Peſcante.
Port. Pao de borda.

Man leſe den Artikel ausleuen.

Dreh-BAUM.

Holl. Draayboom.
Dän. Drejbom eller Knippel at dreje noget ſammen med.
Schw. Drejbom.
Engl. A large fid or marling-ſpike, which is uſed as a lever, about the rigging,
Franz. Treſſillon.
Ital. Caviglia.
Span. Burel.
Port. Paſſador.

Eine kleine runde Sparre, die an beyden Enden ſpitz zuläuft. Die Takler bedienen ſich derſelben, um ein Tau, Bindſel &c. feſt anzuholen, oder zuſammen zu drehen. Sie ſchlagen in dieſer Abſicht das Ende des Taues um die Mitte des Drehbaums, und brauchen denſelben ſtatt eines Hebels.

Doll-BAUM, ſ. Dollbaum.

Brech-BÄUME. ſ. Brechbäume.

BAUMREEP oder BAUMTALJE.

Holl. Boomreep.
Dän. Bomrebet eller Toplenter til Bommen.
Schw. Täpplänta til Bommen.
Engl. Topping-liſt.
Franz. Balancine de gui.
Ital. Mantico della boma.
Span. Amantillo della botabarra.
Port. Amantilho do bome.

Ein auf Jacht- oder Schlupſegeln befindliches Tau, (Fig. 532. d d) welches am Ende des Giekbaums um einen Block fährt, und oben am Eſelshaupt, oder am Maſt an einen andern Block befeſtigt iſt, über welchen es nach dem Deck hinunter geht, wo es mit einer Talje angeholt wird. Es dient den Giekbaum zu toppen. Etliche Schlupſegel haben auch zu dieſer Abſicht einen Stander, das iſt ein an den Maſt ungefähr bey der Gaffel feſtgemachtes kurzes Tau, woran ſich ein Block befindet. Durch dieſen und durch einen andern, an das äuſſerſte Ende des Giekbaums genäheten, wird ein Läufer geſchoren, der in paralleler Richtung mit dem Giekbaum ins Schiff fährt und daſelbſt angeholt wird. Das Baumreep beſteht eigentlich nur aus einem einfachen Tau, das am Ende des Giekbaums befeſtigt iſt, und bey der Gaffel über einen an den Maſt genäheten Block nach dem Schiff hinunter fährt.

BAUMSEGEL, ſ. Giekſegel.

BAUMTALJE.

Holl. Boomtalje.
Dän. Bomtalje.
Schw. Bomtalja.
Engl. The main-boom tackle.
Franz. Palan d'ecoute d'une voile à gui.
Ital. Paranco della ſcotta.
Span. Eſcota de la botabarra.
Port. Eſcota do bome.

Eine Talje, (Fig. 532. b.) welche an den Giekbaum genähet iſt, und auf das Deck gehakt wird. Sie dient den Giekbaum ſtatt einer Schote, indem ſie nämlich denſelben hält, wenn der Wind von hinten oder von der Seite zu ins Segel fällt. Damit das Giekſegel aber, wenn es durch plötzliche Veränderung des Windes, oder durch Unvorſichtigkeit des Steuermanns, von vorne Wind bekömmt, nicht zurückſchlagen und nach der andern Seite fliegen könne, welches geipen oder gipen genannt wird, ſo iſt an den Giekbaum ein Bullentau befeſtigt, welches nach dem Vordertheil des Schiffs fährt, und daſelbſt feſt gemacht iſt. ſ. Bullentau.

BAUMTAU des Boots oder der Schlupe.

Holl. Boomtauw.
Dän. Bomtov.
Schw. Bomtåg.
Engl. Gueſs-warp or gueſs-rope
Franz. Cap de remorque d'un canot ou d'une chaloupe.
Ital. Il capo per amarrare la lancia al baſtone.
Span. Boza para amarrar la lancha a la percha.
Port. Boça para amarrar a lancha ao paò de ſerviola.

Wenn das Boot oder die Schlupe in einiger Entfernung an der Seite des Schiffs liegen ſoll, ſo wird die Backſpier über Bord gelegt, (ſ. Backſpier) und das Boot mit einem Tau, welches das Baumtau genannt wird, an das Ende derſelben gebunden. Das Baumtau fährt auch wohl blos durch einen Block, der an das äuſſerſte Ende der Backſpier genähet iſt, ins Schiff, woſelbſt es angeholt und feſt gemacht wird. Ebenfalls wird ein noch dünneres Tau an das Boot geſtochen, damit man daſſelbe wieder an die Seite des Schiffs ziehen kann, wenn es gebraucht werden ſoll; letzteres wird der Kundwachter genannt Eben ſo, wenn das Boot hinten am Schiff liegt oder vom Schiffe nachgeſchleppt wird, ſo iſt es, wenn es ſtark wehet, mit einem ziemlich dicken Tau,

welches das Schlepptau oder der Schleper heiſst, an das Hintertheil des Schiffs gebunden. Bey gutem Wetter gebraucht man hiezu die Fanglien, welches ein dünneres Tau iſt. Mit der Fanglien holt man das hinten liegende Boot auch wieder ans Schiff.

BAY, ſ. Bai.

BEBAAKEN, ſ. Tonnen und Baaken legen.

BEDAREN.

Holl. Bedaaren.
Dän. Bedare.
Schw. Bedara.
Engl. To fall calm or to becalm. The wind has becalmed.
Franz. Calmer, appaiſer.
Ital. Calmare.
Span. Calmar, Abonanzar.
Port. Acalmar, Abonançar.

Wenn das Wetter anfängt ſtill und ruhig zu werden, und der Wind aufhört zu wehen, ſo ſagt man es bedaart.

BEEBBEN, ſ. Benepen ſeyn.

BEFAHREN Volk.

Holl. Bevaaren Volk.
Dän. Befaren Folk.
Schw. Befarit Folk.
Engl. Weather-beaten ſailors or hardened to the ſea. Veteran ſailors.
Franz. Gens amarinés.
Ital. Marinari accoſtumati al mare. Buoni marinari.
Span. Hombres de mar. Marineros hechos ó accoſtumbrados al mar.
Port. Boms marinheiros.

Matroſen, welche ſchon mit dem Seeweſen bekannt, oder in allen Schiffsarbeiten geübt ſind. Halb befahren Volk nennt man diejenigen Matroſen, welche noch nicht völlig geübt ſind, und unter unbefahren Volk verſteht man ganz unwiſſende Leute, welche noch keine Reiſe mit gemacht haben.

Einen Ort BEFAHREN haben.

Holl. Een Plaats bevaaren hebben.
Dän. Have befaren en Plads,
Schw. Hafva befaren en Plats.
Engl. To be a good pilot for a certain place. To be acquainted with the bearings and ſoundings, ſettings, of the tides &c. of any particular ſhore.

Franz.

Franz. Etre pratique dans un lieu.
Ital. Eſſere pratico in un luogo.
Span. Ser practico en un lugar.
Port. Ser pratico em hum lugar.

Heiſst mit einem Schiffe oftmals eine Reiſe nach einem Ort gemacht haben, und die Lage der Küſten, und die Richtung der daſelbſt befindlichen Ströme kennen.

BEFRACHTEN, ein Schiff.

Holl. Een Schip bevragten.
Dän. Befragte et Skib.
Schw. Befrakta.
Engl. To freight a merchant ſhip.
Franz. Affrêter un navire.
Ital. Noleggiare una nave.
Span. Cargar un navio.
Port. Carregar, fretar hum navio.

Ein Schiff von dem Eigner deſſelben miethen, und es mit Gütern beladen, die man nach irgend einem Ort ſenden will. Derjenige, welcher in dieſer Abſicht ein Schiff miethet und beladet, wird der Befrachter genannt, und derjenige, welcher es vermiethet, der Verfrachter. Das Geld, welches für ein gemiethetes Schiff bezahlt wird, heiſst die Fracht: es wird ſolche nach der Anzahl der Laſten, die das Schiff führen kann, beſtimmt. Man verfrachtet ein Schiff entweder auf Monate, oder auf die ganze Reiſe, und das in dieſer Abſicht zwiſchen dem Verfrachter und Befrachter ausgefertigte gerichtliche Inſtrument wird die Chartepartie genannt.

BEFRACHTER.

Holl. Bevragter.
Dän. Befragter.
Schw. Befraktare.
Engl. The merchant who loads a ſhip or freights her, to convey a cargo to ſome diſtant place.
Franz. L'affrêteur, chargeur marchand.
Ital. Noleggiatore.
Span. Cargador.
Port. Carregador, Fretador.

Man ſehe die Erklärung davon unter befrachten.

BEFRACHTUNG.

Holl. Bevragting.
Dän. Befragtning.
Schw. Befraktning.
Engl. The freighting of a merchant ſhip.
Franz. L'Affrêtement.
Ital. Noleggio.

Span. Accion de cargar un navio.
Port. Fretamento.

Die Handlung ein Schiff zu befrachten.

BEGIENRAA, ſ. Bagienraa.

BEGIESSEN, die Segel.

Holl. De Zeilen natten, of begieten.
Dän. Begyde.
Schw. Begjuta.
Engl. To wet the ſails.
Franz. Mouiller les voiles.
Ital. Bagnar le vele.
Span. Enmar las velas.
Port. Molhar as velas.

Man begieſst die Segel vermittelſt eines Gieſſers, damit ſolche dicht werden und keinen Wind durchlaſſen, indem nämlich durch die Näſſe die Faden des Segeltuchs ausquellen.

BEGRÜSSEN, ein Schiff, ſ. Salutiren.

BEGRÜSSUNG, ſ. das Salutiren.

BEHALTENES Schiff.

Holl. Behouden Schip.
Dän. Skibet ſom er undkommen en Fare.
Schw. Skeppet ſom är undkommen en Fara.
Engl. A ſhip eſcaped the danger.
Franz. Vaiſſeau echappé au danger.
Ital. Una nave ſalvata.
Span. Navio ſalvado.
Port. Navio ſalvado.

Ein Schiff, welches der Gefahr entgangen, z. E. dem Sturm, den Seeräubern &c. und glücklich in einem Hafen eingelaufen iſt. Eben ſo heiſst eine behaltene Reiſe ſo viel als eine glückliche Reiſe. Ein Schiff behalten in einen Hafen bringen, iſt daſſelbe gut und wohl oder glücklich in einen Hafen bringen.

BEHALTENE Cours, ſ. Cours.

Grob BEHAUEN Holz, oder Holz aus dem Raugen.

Holl. Hout uit den ruigen.
Dän. Grovhugget Tømmer.
Schw. Grofhugget Byggningstimmer.
Engl. Wood of which are chipped off the groſſer parts.
Franz. Bois degroſſi.
Ital. Legno digroſſato.
Span. Madera debaſtado.
Port. Madeiro deſengroſſado.

Holz, welches nur ungefähr die Form erhalten hat, die es nachher beym Schiffbau haben ſoll. Sobald es gefället worden, wird es gewöhnlich grob behauen, um es deſto leichter tranſportiren zu können.

BEJAGEN, ein Schiff, ſ. Beſegeln.

BEIL.

Holl. Byl.
Dän. Bile.
Schw. Bila.
Engl. Hatchet.
Franz. Hache.
Ital. Picoza.
Span. Hacha.
Port. Machado.

Das vornehmſte Werkzeug der Zimmerleute, das Holz zu behauen. Das Eiſen deſſelben iſt breit und platt, und muſs dabey ſcharf und ſtark verſtahlt ſeyn. Es giebt groſſe und kleine Beile, ſowohl in Anſehung der Breite als auch der Höhe; aber alle haben einen hölzernen Stiel, der eine Länge von 2 bis $2\frac{1}{2}$ Fuſs hat. Fig. 110. ſtellt ein gewöhnliches Beil vor, und Fig. 109. ein groſſes Kervbeil.

Kerv-BEIL.

Holl. Kervbyl.
Dän. En liten Bile.
Schw. En liten Bila.
Engl. Hatchet.
Franz. Hache à main.
Ital. Picozino.
Span. Hacha para cortar cabos &c.
Port. Machado para cortar cabos.

Ein kleines Handbeil um Taue zu kappen.

Enter-BEIL.

Holl. Enterbyl.
Dän. Entrebile.
Schw. Enterbila.
Engl. Pole-axe, or battle-axe.
Franz. Hache d'armes.
Ital. Picozino di punta taglio.
Span. Hacha para abordar.
Port. Hacha d'armas. Machado d'abordagem

Eine Art Beil, (Fig. 113.) deſſen Eiſen an der einen Seite ſcharf oder wie ein gewöhnliches Beil geſtaltet iſt, an der andern aber eine drey Zoll lange Spitze hat. Man bedient ſich deſſen, wenn man ein feindliches Schiff entert, um Taue zu kappen und die Feinde zu tödten. Wenn das Schiff, welches geentert werden ſoll, hoch von Bord iſt, ſo wird auch wol die Spitze dieſer Beile in die Seite des Schiffs geſchlagen, damit ſolche ſtatt einer Treppe dienen können, vermittelſt welcher man in das feindliche Schiff ſteigt

Ein groſſes BEIL oder eine Axt.

Holl. Groot Byl. Axt.
Dän. En öxe
Schw. Yxa.
Engl. Axe.
Franz. Grande hache, Coignée.
Ital. Appié, Picoza.
Span. Hacha grande.
Port. Machado grande.

ſ. die Beſchreibung davon unter Beil.

Ein kleines BEIL.

Holl. Een klein Byl.
Dän. En liden Bile.
Schw. En liten Bila.
Engl. A little hatchet.
Franz. Hachereau, ou hache à main.
Ital. Picozino.
Span. Pequeña hacha.
Port. Machadinho, machado pequeno.

ſ. Beil.

BEILBRIEF, ſ. Bielbrief.

BEILFERTIG, ſ. Bielfertig.

BEINE eines Bocks, ſ. Spieren eines Bocks.

BEKAJER, der Beſahnsruthe.

Holl. Bekaajer.
Dän. Bekajeren.
Schw. Bekajaren.
Engl. The peek-haliard, or topping-lift of the mizen.
Franz. Martinet.
Ital. Gordoniera.
Span. Perigallo de la mezana.
Port. Perigalho da mezena.

So hieſs vormals das Tau, (Fig. 286. g) womit das oberſte Ende der Beſahnsruthe aufgetoppt wurde, wenn die Beſahn durchgekaiet werden ſollte. Es war mit einem Hahnpoot h oder Spinnkopf an der Ruthe befeſtigt, und fuhr an der Kreuzſtenge durch einen Block, welcher der Bekajerblock hieſs, und von da wieder hinten in das Schiff. In ältern Zeiten hatte die Beſahnruthe noch keine Pispotten, und führte ein ganzes Beſahnſegel, welches beſtändig durchgekaiet werden muſste, wenn man mit dem Schiff

Schiff wenden wollte. Jetzt da man nur ein halbes Beſahnſegel gebraucht, iſt das Durchkaien nicht nöthig. Das Tau welches vormals Bekajer hieſs, wird jetzt der Dirk genannt, und iſt weit einfacher, ſ. Dirk.

BEKAJER, der Marsleeſegel.

Holl. Bekaajer van de Marslyzeilen.
Dän. Mærslæſeglets Bekajer.
Schw. Märsläſeglets Bekajar.
Engl. Down-haul of the top-ſtudding-ſails.
Franz. Cargue-bas des bonnettes des huniers.
Ital. Cargabaſſo dei cortellazzi.
Span. Cargadera de las alas.
Port. Carregadeira dos cutelos.

So heiſst das Tau, welches an dem äuſſerſten Ende, von der Raa, des Marsleeſegels befeſtigt iſt, und an dem äuſſern Leick (Butenleick) des Segels durch verſchiedene Kauſchen Fig. 529. h. h. h. fährt, und alsdann durch einen Block i geht, der ſich an dem äuſſerſten Ende der untern Leeſegelſpier befindet; von da läuft es ins Schiff und dient dazu, das Marsleeſegel niederzuholen, wenn es geſtrichen werden ſoll. Die untern Leeſegel haben keinen Bekajer.

BEKAJER, auf Schmacken.

Holl. Bekaajer.
Dän. Bekajer.
Schw. Bekajar eller Contrabraſs.
Engl. Braces of the ſquare-ſail-yard in ſloops, ſmacks &c.
Franz. Les bras de la vergue de fortune.
Ital. Bracci del pennone della vela rotonda d'una balandra, d'una ſapata.
Span. Brazos de la verga del treou en una balandra.
Port. Braços da vela redonda de huma Chalupa, de hum Queche ou de huma Gangorra.

So nennt man auch auf Schmacken, Jachten und Kuffen, die Braſſen der Bagienraa, welche nach dem Vordertheil des Schiffs fahren.

BEKAIT SCHIFF.

Holl. Een bekaait Schip.
Dän. Et udtörred Skib ſom haver Sprekker.
Schw. Et Skepp ſom har Sprikor och Springor.
Engl. A ſhip abounding with ſhakes or rents, expreſſed of the planks when they are ſplit, and her ſeams opened by the ſun or wind, for want of being ſluiced over with water in the evening and morning,
Franz. Vaiſſeau ebaroui.
Ital. Baſtimento diſſeccato, ſcommentato.
Span. Un navio que ha ſufrido mucho del calor.
Port. Hum navio deſeccado.

So nennt man in etlichen Häfen ein Schiff, welches von der Sonnenhitze viel gelitten hat oder aufgetrocknet iſt, und deſſen Nathen aus einander gewichen ſind.

BEKALMEN, ein Schiff.

Holl. Een ander Schip in de Luuwte brengen.
Dän. Tage Vinden fra et Skib.
Schw. Taga bort Vinden.
Engl. To becalm a ſhip.
Franz. Abreyer ou abriter un vaiſſeau.
Ital. Togliere il vento d'un vaſcello.
Span. Meter un navio al ſocaire.
Port. Aſſombrar hum navio.

An der Luvſeite eines Schiffs ſo nahe vorbeyſegeln, daſs man demſelben den Wind auffängt. Kleine Schiffe werden oftmals zwiſchen den Wellen, wenn ſolche ſehr hoch gehn, bekalmt. Wenn man vor dem Winde ſegelt, ſo bekalmen die Hinterſegel die Vorſegel, und alsdann ſagt man von letztern, ſie liegen blind. Man bringt ein Schiff in die Laute, wenn man ſo nahe bey einer hohen Küſte vorbey fährt, daſs die Segel bekalmt werden. ſ. Laute.

BEKKEN.

Holl. Bekken.
Dän. Sejle tvertsover Bölgerne.
Schw. Segla tvärt öfver Bölgorna.
Engl. To head the ſea, to ſail againſt the ſetting of the ſea.
Franz. Traverſer la lame.
Ital. Traverſare le onde.
Span. Atraveſar las olas.
Port. Atraveſſar as ondas, ſir com a pròa a onda.

Ein wenig gebräuchliches Wort, welches ſo viel als queer durch die Wellen oder in den Wind ſegeln bedeutet.

BEKLEIDEN, die Taue.

Holl. Bekleeden.
Dän. Klæde.
Schw. Kläda.
Engl. To ſerve the cables and ropes.
Franz. Fourrer.

Ital. Faſciare, imbaron are.
Span. Afforrar los cabos.
Port. Forrar os cabos.

Heiſst überhaupt, das Tauwerk an ſolchen Stellen wo es dem Reiben ausgeſetzt iſt, mit Schmarting, Matten, Schlatting, Schiemannsgarn, Sarving, Platting &c. umwickeln. So bekleidet man z. E. das erſte Wandtau vor jedem Maſt um zu verhindern, daſs die Raa, wenn ſie dicht beym Winde gebraſst iſt, ſolches nicht ſchamvielt. Man bekleidet ebenfalls die Ankertaue vor den Klüſen mit Smarting. Die Bekleidung mit Matten, Leder, Schmarting und ähnlichen Dingen geſchieht, indem man ſolche nur blos mit Schiemannsgarn oder Lienen um die Taue bindet; allein, die Bekleidung mit Schiemannsgarn, Sticklien, Marlien, Lienen &c. erfordert, daſs wir etwas umſtändlicher davon reden.

Ehe man anfängt ein Tau zu bekleiden, legt man um daſſelbe eine Trenſing, um die noch zwiſchen den Duchten oder Kardeelen befindlichen leeren Räume auszufüllen, ſo wie es der bloſſe Anblick der Fig. 36 zeigt. Sohald dieſes geſchehen iſt, fängt man an zu bekleiden; und damit die Arbeit deſto hurtiger und leichter von Statten gehe, und das Schiemannsgarn feſt um die Taue geſchnürt, und die Schläge deſſelben dicht an einander zu liegen kommen, ſo bedient man ſich einer Kleidkeule Fig. 509. Die hole Seite davon legt man an das Tau, und ſchlägt das Schiemannsgarn, womit das Tau bekleidet werden ſoll, etlichemal um dieſe Keule, nachdem ſolches vorher an das Tau feſt gemacht worden. Ein Matroſe dreht alsdann nur die Keule bey dem Handgriffe um das Tau, indem ein Junge das Ende des Schiemannsgarns ſteif anholet und ſolches, damit es ſich nicht verwickele, eben ſo oft um das Tau ſchlägt als der Matroſe die Keule herum dreht.

BEKLEIDEN, den Anker, ſ. Anker. No. 68.

BEKLEIDEN, die Ankertaue, ſ. Anker. No. 69.

BEKLEIDUNG der Taue.

Holl. Bekleeding.
Dän. Klædning.
Schw. Klädning.
Engl. The ſerving.
Franz. Fourrure.
Ital. Faſciamento.
Span. Forro.
Port. Forro.

Dasjenige, welches um die Taue gewickelt iſt, um dieſelben vor dem Schamvielen zu bewahren, ſ. Bekleiden.

BEKNEIFEN, die Schläge des Ankertaues bekneifen ſich auf dem Bratſpill.

Holl. Beknypen.
Dän. Beknibe.
Schw. Beknipa ſig.
Engl. The cable runs foul upon the windlaſs, or the cable is preſſed between the utmoſt bight and the carrick bit.
Franz. Le cable eſt preſſé entre le dernier tour et les bittes du vindas.
Ital. Il capo ſ'imbuca ſopra il molinete.
Span. Las bueltas ſe muerden.
Port. As voltas ſe mordem.

Wenn der einzuwindende Theil des Ankertaues auf dem Bratſpill, das Ende deſſelben erreicht hat, ſo daſs es ſchon zwiſchen der Bratſpillbeting und dem letzten Schlag gepreſst wird, ſo ſagt man, es bekneift ſich. Es muſs alsdann verfahren werden, ſ. das Ankertau verfahren.

BELANDER, ſ. Binnenlander, Bilander.

BELAUF des Schiffs.

Holl. Beloop van het Schip.
Dän. Belöb.
Schw. Skeppets Belopp.
Engl. Riſing of the ſhip's floor afore and abaft.
Franz. Façons d'un vaiſſeau.
Ital. Il taglio della nave.
Span. El arbolar de las varengas.
Port. Delgados das balizas.

Die äuſſere Geſtalt des Schiffbodens, oder die Verengung deſſelben vorne und hinten. Man ſagt von einem Schiff, daſs es einen feinen Belauf hat, wenn es ſich vorne und hinten ſehr verengt oder ſpitz zuläuft.

BELAUFEN, ein Schiff, ſ. Beſegeln.

BELEGEN, ein Tau.

Holl. Beleggen.
Dän. Belægge.
Schw. Belägga.
Engl. To belay a rope.
Franz. Amarrer.
Ital. Amarrare.
Span. Amarrar.
Port. Amarrar.

Ein laufendes Tau, verſchiedene mal um ein Kreuzholz oder einen Klamp kreuzweiſe über einander ſchlagen, um es feſt zu machen. Eben ſo wird auch das Ankertau auf der Beting belegt, ſ. Ankertau.

BELEGHÖLZER.

Holl. Beleghouten.
Dän. Krydsholter og Klamper at belægge Tovene.
Schw. Koffernagel, Kryſsholter, eller Klampor at belägga Tägvirke.
Engl. All ſorts of belaying cleats, kevels, and the like.
Franz. Rateliers à chevillots, taquets à cornes, bittons.
Ital. Cucinelli e caſtagnuole.
Span. Meſas de maniobra, cornamuſas &c.
Port. Cunhos da mariaçaõ.

Hierunter begreift man alle Arten Klampen, Kreuzhölzer und Koveinnagel, um welche das Tauwerk belegt werden kann.

BELEMMERN.

Holl. Belemmeren.
Dän. Belemre.
Schw. Belamra.
Engl. To make incumbrance.
Franz. Encombrer.
Ital. Ingombrare.
Span. Embarazar.
Port. Embaraçar.

ſ. folgende Erklärung.

BELEMRUNG.

Holl. Belemmering.
Dän. Belemring.
Schw. Belamring.
Engl. Incumbrance.
Franz. Encombrement.
Ital. Ingombro.
Span. Embarazo.
Port. Embaraço

Hinderniſs welches im Wege ſtehende Dinge verurſachen. Auf Kriegsſchiffen muſs auf dem Deck nichts ſtehen das Belemrung verurſachen kann.

BEMALLEN, ein Stück Holz.

Holl. Bemallen.
Dän. Bemalle.
Schw. Bemalla.
Engl. To mould a piece of timber.
Franz. Gabarier un e piece.
Ital. Modellare, ſe tare.

Span. Galibar.
Port. Galivar.

Eine Mall an ein Stück Holz legen und auf daſſelbe die Geſtalt oder den Umriſs dieſer Mall zeichnen, damit es nach derſelben bearbeitet oder behauet werden kann.

BEMANNEN, ein Schiff.

Holl. Bemannen.
Dän. Bemande.
Schw. Bemanna.
Engl. To man.
Franz. Fournir un vaiſſeau du monde.
Ital. Equipaggiare una nave.
Span. Tripular un navio.
Port. Eſquipar, tripolar hum navio.

Ein Schiff mit Mannſchaft oder Beſatzung verſehen.

BEMANNUNG eines Schiffs.

Holl. Bemanning.
Dän. Bemanding.
Schw. Bemanning.
Engl. The act of manning a ſhip.
Franz. Action de fournir un vaiſſeau du monde.
Ital. Equipaggiamento.
Span. Accion de tripular un navio.
Port. Acçaõ de tripolar hum navio.

Die Handlung ein Schiff mit Mannſchaft zu verſehen.

BEMASTEN, ein Schiff.

Holl. Bemaſten.
Dän. Bemaſte.
Schw. Bemaſta.
Engl. To fix or place the maſts of a ſhip.
Franz. Mater.
Ital. Arborare.
Span. Arbolar un navio.
Port. Emmaſtrear, pôr os maſtros em hum navio.

Die Maſten in ein Schiff ſetzen. Dieſe Arbeit geſchieht entweder mit einem Bock, einem Krahn oder einer Brabank. In etlichen Hafen hat man auch eigene am Ufer befindliche Maſchienen die Maſten einzuſetzen ſ. Fig. 422. und Maſt.

BENDSEL, ſ. Bindſel.

BENEPEN ſeyn.

Holl. Benepen zyn.
Dän. Siges om et Skib ſom ikke kan flyde for alt for Grundvand, da Floden ey ſtiger til den Höyde, at den kan före det af.

Schw. Siges om et Skepp ſom intet kan flyta för alt för Grundvatn, efter Floden ei ſtiger til ſådan Högd at han kan föra't af.
Engl. To be beneaped.
Franz. Etre amorti dans un port.
Ital. Eſſere inveſtito.
Span. Varar.
Port. Barar.

Wird von Schiffen geſagt, die bey hohem Waſſer auf dem Grund feſt zu ſitzen gekommen ſind, und nur bey hohem Waſſer wieder flott werden können.

BERGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen bergen.
Dän. Bierge Sejlene.
Schw. Bärga Segel.
Engl. To take in the ſails.
Franz. Mettre les voiles dedans.
Ital. Serrare le vele.
Span. Ferrar las velas.
Port. Ferrar as velas.

Bey ſtarkem Winde die Stagſegel und Leeſegel niederholen und die Raaſegel beſchlagen.

BERGEN, die Güter eines Schiffs.

Holl. Het Goed bergen.
Dän. Bierge Gods eller Varer.
Schw. Bärga eller berga Godſet.
Engl. To ſave or recover any goods &c. from the ſea, or things wrecked on the ſea-beach,
Franz. Sauver.
Ital. Salvare.
Span. Salvar.
Port Salvar.

Güter und Effecten eines verunglückten Schiffs auffiſchen oder in Sicherheit bringen. Diejenigen welche ſich zu dieſer Arbeit gebrauchen laſſen, werden BERGER genannt, und erhalten dafür den dritten Theil von dem Werth der geborgenen Güter, welche Belohnung das BERGLOHN heiſst. Das Schiffsvolk muſs bey Verunglückung ihres Schiffs mit bergen helfen, und wenn ſie ihre Anker und Taue geborgen haben, bekommen ſie ihr Hauergeld.

BERGER.

Holl. Berger.
Dän. Biergingsmand, der redder Gods af Söen i Skibbrud.
Schw. Bärgare.

Engl. Perſons employed in recovering any ſtores, rigging &c. from a wreck on the ſea coaſt.
Franz. Sauveurs.
Ital. Salvatori.
Span. Salvadores.
Port. Salvadores.

ſ. Bergen.

BERGLOHN.

Holl. Bergloon.
Dän. Biergingslön.
Schw. Bärgare-Lön.
Engl. Salvage, or the payment of ſalvage.
Franz. Sauvage.
Ital. Salvamento.
Span. Salvamento.
Port. Paga, recompenſa que ſe dá aos que ſalvaõ alguma couſa.

ſ. die Erklärung unter Bergen.

BERGUNG.

Holl. Berging.
Dän. Bierging.
Schw. Gods bergande vid Skeppsbrott.
Engl. Salvage.
Franz. Sauvage.
Ital. Salvamento.
Span. Salvamento.
Port. Salvaçaõ das fazendas

Die Handlung verunglückte Schiffsgüter zu bergen.

BERGHÖLZER.

Holl. Berghouten.
Dän. Berkholter.
Schw. Berghultèrna.
Engl. Wales.
Franz. Preceintes, Cintes, Carreaux.
Ital. Cinte.
Span. Cintas.
Port. Cintas.

So heiſſen die ſehr dicken Bohlen Fig. 347. r-u, v-q, z-tt. welche in verſchiedener Höhe an den beyden äuſſern Seiten des Schiffs liegen, und wegen ihrer Dicke vor allen übrigen Seitenplanken hervorragen. Sie machen eine der Hauptverbindungen des Schiffs aus, und geben demſelben wegen ihres Vorſpringens ein gutes Anſehn. Die gröſsten Schiffe haben mehrentheils fünf Berghölzer, wie man aus dem Spannriſs eines Däniſchen 74 Kanonenſchiffs Fig. 347. ſieht und gewöhnlich liegen unter jeder Batterie zwey. Das erſte oder gröſste Bergholz liegt in der gröſsten Breite des Schiffs, und hat nach franzöſiſcher Bauart eben ſo wie das zweyte, die

ie Höhe des Kiels zur Breite, das dritte ergholz hat $\frac{6}{7}$ von der Breite der erſtern und ie Dicke dieſer drey iſt $\frac{2}{4}\frac{3}{8}$ ihrer Breite. Das ierte hat $\frac{11}{15}$ und das fünfte $\frac{2}{3}$ von der Breite des rſten, und die Dicke dieſer beyden letztern iſt $\frac{1}{8}$ ihrer Breite. Die Planken, welche zwiſchen wey Berghölzern liegen, werden die Füllingsanken genannt. Die Engländer gebrauchen ieſe Füllingsplanken nicht; ſondern legen zwey ange Berghölzer dicht an einander. Die Breite erſelben iſt doppelt ſo groſs, als bey den Bergölzern der übrigen Nationen Gebrauch iſt. Von inem Linienſchiff, deſſen Kiel z. E. zwey Fuſs nd ein Zoll hoch iſt, hat das unterſte Bergholz Fig. 346. 20-23) 4 Fuſs 4 Zoll Breite und das berſte (Fig. 346. 24-27) 2 Fuſs 9 Zoll. Man ergleiche die Fig. 347. mit der Fig. 346. Die tücke woraus die Berghölzer beſtehen, werden ewöhnlich durch Laſchen, oder Langſcherben it Haken verbunden. Die Engländer ſetzen ſie ber auf eine ganz beſondere Art zuſammen, *Anchorſtocks faſhion* und *Hook and butt* im nglíſchen Index der Marine. Die Berghölzer erden mit ſtarken Spikern auf die Inhölzer gepikert, und mit den Katſpuhren und Deckknien, urch, von auſſem zu, hineingetriebene, und im chiff verklunkene Bolzen verbolzt. Man muſs ie Berghölzer durchaus ſo ordnen, daſs ſie icht vor den Geſchützpforten zu liegen kommen, nd durchſchnitten werden müſſen, wodurch ie Verbindung des Schiffs gänzlich geſchwächt erden würde. Da aber die Berghölzer viel pring haben, ſo wird in das zweyte die hinerſte Stückpforte etwas eingeſchnitten.

as groſſe BERGHOLZ.

Holl. Het groot Berghout.
Dän. Store Bergholtet.
Schw. Stora eller underſta Berghultet.
Engl. Main-wale.
Franz. Grande preceinte.
Ital. Cinta della prima coperta, Cinta della boca.
Span. Cinta de la manga, Cinta primera.
Port. Cinta grande, Cinta do groſſo.

ſ. den vorhergehenden Artikel Bergholz.

as Auſſetzen oder der Spring der BERGHÖLZER, ſ. Spring.

ie BERGHÖLZER aufjagen, ſ. Aufzwingen.

ERKUNEN, ſ. Barkunen.

ERKUNER, ſ. Stülpfahlingen.

BERMUDO-Schlupe, ſ. Schlupe.

BESAHN oder BESAHNSEGEL, ſ. Segel.

Ein ganzes BESAHNSEGEL, ſ. Segel.

Ein halbes BESAHNSEGEL. ſ. Segel.

Eine laufende BESAHN. ſ. Segel.

Die BESAHN Bollen, ſ. Bollen,

Die BESAHN durchkaien, ſ. Durchkaien.

Die BESAHN aufs Gat ſetzen, ſ. Gat.

BESAHNS-Brohk, ſ. Brohk.

BESAHNS-Dempgordingen, ſ. Dempgordingen.

BESAHNS-Geerden, ſ. Geerden.

BESAHNS-Knecht, ſ. Knecht.

BESAHNS-Maſt, ſ. Maſt.

BESAHNS-Ruſt, ſ. Ruſt.

BESAHNS-Ruthe, (vulgo Beſahns-Ru) ſ. Ruthe.

BESAHNS-Stag, ſ. Stag.

BESAHNS-Stagſegel, ſ. Segel.

BESATZUNG eines Schiffs, ſ. Mannſchaft.

Ein Schiff in BESCHLAG nehmen, oder BESCHLAG auf ein Schiff legen.

Holl. Een Schip in Beſlag neemen.
Däm. Lægge Beſlag paa et Skib.
Schw. Lägga Beſlag på et Skepp, Belägga med Arreſt.
Engl. To lay an embargo on ſhipping.
Franz. Arréter un vaiſſeau.
Ital. Arreſtare una nave.
Span. Embargar un navio.
Port. Embargar hum navio, pôr embargo.

Man ſagt, von Schiffen, daſs ſie in Beſchlag genommen ſind, wenn ſie auf Befehl der Landes-Regierung verhindert werden, auszulaufen. Gewöhnlich werden in Kriegszeiten die Schiffe der Nation ſelbſt in Beſchlag genommen, um zum Dienſt de Staats gebraucht zu werden. Wenn zwiſchen zwey Mächten ein Krieg ausbricht, ſo pflegen beyderſeits die feindlichen Schiffe in Beſchlag genommen zu werden, doch wird ihnen gewöhn-

gewöhnlich vorher angedeutet, den Hafen zu verlaſſen.

Eiſerne BESCHLAG eines Blocks &c.

Holl. Yzern Beſlag.
Dän. Jern Beſlag.
Schw. Järn Beſlag,
Engl. The iron work of a Block &c.
Franz. Ferrure.
Ital. Ferratura.
Span. Herraje.
Port. Guarniçaõ de ferro.

Das Eiſen welches zur Verſtärkung, um einen Block geſchlagen worden, um daran einen Haken oder Warrel zu befeſtigen. Ueberhaupt verſteht man unter Beſchlag alle eiſerne platte Klammer und Bänder die zur Verſtärkung oder zur Verbindung einer Sache dienen.

BESCHLAG-BINDSEL oder Beſchlaglienen.

Holl. Beſlaglynen.
Dän. Beſlagliner.
Schw. Beſlaglinor.
Engl. Furling-lines.
Franz. Lignes de frelage.
Ital. Serri di ſagola.
Span. Tomadores de rebenque.
Port. Tomadouros de ravem.

Lienen womit die Segel beſchlagen werden, gewöhnlicher aber gebraucht man dazu die Beſchlagſeiſingen, ſ. folgenden Artikel.

BESCHLAGSEISINGEN.

Holl. Beſlagſeiſingen.
Dän. Beſlagſeyſinger.
Schw. Beſlagſejſingar.
Engl. Gaſkets.
Franz Rabans de frelage, rabans de point.
Ital.. Serri di morſello.
Span. Tomadores de cajeta.
Port. Tomadouros de gaixeta.'

Platte Taue wovon das eine Ende ſpitz zuläuft, und das andere mit einem Auge verſehen iſt. Fig. 373. Sie werden von Kabelgarnen geflochten, indem man erſtlich mit 6 Garnen in der Mitte anfängt, um das Auge zu flechten, ſo bald wie dieſes geſchehen, nimmt man die 12 Kabelgarne zuſammen und legt gewöhnlich noch eins hinzu, flechtet eine Zeitlang fort und mindert die Zahl der Kabelgarne nach und nach wieder, bis man am Ende nicht mehr als 5 behält. Man bedient ſich dieſer Taue das aufgegeiete oder unter die Raa gezogene Segel vollends zuſammen zu binden, indem man ſie etliche mal um das Segel und um die Raa, um welche ſie feſt geſtochen ſind, ſchnürt, und alsdann das ſpitze Ende derſelben unter die gemachten Schläge ſticht. Die Beſchlagbindſel unterſcheiden ſich nur von dieſen, daſs ſie nicht platt, ſondern ordentliche runde Lienen ſind. Wenn ſie etlichemal um das Segel und um die Raa geſchlagen worden, werden ſie auf die Weiſe zuſammengeſtochen, als man Fig. 191 ſieht. Auf groſſen Schiffen befinden ſich an den unterſten Raaen gewöhnlich 8 bis 12 Beſchlagſeiſingen.

BESCHLAGEN, die Segel.

Holl. De Zeilen beſlaan.
Dän. Beſlaae Sejlene.
Schw. Beſlå Seglen.
Engl. To ſtow, furl or hand the ſails.
Franz. Ferler (*Normandie* Saquer).
Ital. Serrare le vele.
Span. Ferrar las velas.
Port. Ferrar as velas.

Die Segel vermittelſt der Beſchlagſeiſingen um die Raa ſchnüren, ſ. Beſchlagſeiſingen. Um dieſe Arbeit zu verrichten, ſtehn die Matroſen auf den Paarden. Wenn man auf einem Revier liegt und die Segel auf eine Zeitlang nicht gebraucht werden, ſo nennt man das Zuſammenſchnüren derſelben an die Raa, beſchlagen. Befindet man ſich aber auf der See, ſo ſagt man gewöhnlicher, die Segel feſt machen.

BESCHLOSSENE Rhede.

Holl. Een beſlooten Reede.
Dän. Beſkudt Reed.
Schw. En god Redd, hvareſt Skeppen kunna liggia i Säckerhet för Ankar.
Engl. A road protected from the reighning winds and the ſwell of the ſea.
Franz. Rade cloſe, une bonne rade.
Ital. Rada al coperto, o riparato dal vento.
Span. Rada al abrigo de vientos.
Port. Rada abrigada do vento.

Eine Rhede die nach der See zu, nicht offen iſt, ſo daſs man in derſelben vor Seewinden geſichert wird.

BESCHMIEGEN, ſ. Schmiegen.

BESCHMIEGUNG, ſ. Schmiegung.

BESCHMIEREN, ein Schiff.

Holl. Het Schip ſmeeren, met Smeer beſtryken.
Dän. Beſmöre et Skib.

Schw.

Schw. Smôrja et Skepp.
Engl. To pay a veſſel's bottom with tallow, ſulphur &c. after having breamed her.
Franz. Eſpalmer un Vaiſſeau, donner du ſuif.
Ital. Dar ſevo alla nave.
Span. Dar ſebo al navio.
Port. Cifar hum navio.

Den untern Theil des Schiffs, vom Kiel bis zur Waſſertracht, mit einem Gemiſch von Pech, Theer und Schmier beſtreichen, damit der Schiffswurm nicht ſo leicht eindringen kann.

BESCHNEIDEN. Das Tau beſchneidet ſich, ſ. das Tau bekneift ſich.

BESCHOTTEN, ſ. die Langſchotten und Dwarsſchotten legen.

BESCHOTTINGEN, ſ. Schotten.

BESEGELN, ein Schiff.

Holl. Een Schip bezeilen.
Dän. Beſejle et Skib.
Schw. Beſegla et Skepp.
Engl. To join a ſhip at ſea.
Franz. Atteindre un vaiſſeau.
Ital. Raggiungere una nave.
Span. Alcanzar a un navio.
Port. Alcançar hum navio.

Ein Schiff im Segeln einholen oder erreichen.

Ein ſpaniſcher BESEN.

Holl. Schrobber, Varken.
Dän. En Skibsſkrubbe, at ſkrubbe af et Skib neden under hvor det gaaer i Vandet.
Schw. Luta.
Engl. A hog or large bruſh, to ſcrub the ſhips bottom under water.
Franz. Goret.
Ital. Scopa.
Span. Eſcoba para limpiar el fondo del navio. Bruzes.
Port. Bazoura, Mapa.

Ein von ſteifen Reifern, ſtarken Spänen und ähnlichen Dingen gemachter Beſen, (Fig. 119.) womit man man den äuſſern, unter dem Waſſer befindlichen Theil des Schiffs reinigt. Es befindet ſich an demſelben ein ſehr langer Stiel b, um ihn bis an den unterſten Theil des Schiffs zu bringen: auch iſt unten ein Tau a befeſtigt, wobey man ihn wieder in die Höhe zieht, ſo daſs er ſtark an die Hautplanken ſcheuert und das Seekraut und Muſchelwerk, welches ſich an den Schiffsboden geſetzt hat, abreibt. Dieſe Arbeit geſchieht in dem Boot oder der Schlupe, und iſt eine äuſſerſt nothwendige Sache, weil durch dieſen Anſatz der Körper des Schiffs oftmals dergeſtalt vergröſſert iſt, daſs ſolches der Geſchwindigkeit im Segeln und der Wirkung des Steuers nachtheilig wird.

Auf etlichen engliſchen Schiffen hat man ſich in neuern Zeiten, mit gutem Erfolg einer Art Schrubbers bedient, der die Geſtalt der Fig. 447. hat. A A A ſind Bretter zwiſchen welche die zum rein machen dienenden Reiſer b b b vermittelſt Schrauben c c c, zuſammengepreſst werden, ſo daſs ſie ungefähr einen halben Fuſs aus dem Kaſten hervorragen. In der Mitte des Kaſtens wird durch Latten eine kleine ledige Tonne d befeſtigt, vermittelſt welcher der Schrubber verhindert wird zu ſinken. Das eine von den Tauen e fährt um einen Block unter dem Bugſpriet, und das andere um einen, am Hintertheil des Schiffs befindlichen Block. Das dritte Tau f aber fährt unter dem Kiel durch, in eine an der andern Seite des Schiffs liegende Barkaſſe. Mit den Tauen e, e wird der Schrubber an der Seite des Schiffs vorwärts und rückwärts gezogen. Vermittelſt des Taues f aber kann man denſelben auf verſchiedene Tiefe holen und in einer geraden Richtung erhalten. Das Gelenk g in der Mitte dient dazu, daſs der Schrubber wegen der verſchiedenen Krümmungen des Schiffs, deſto beſſer anſchlieſſen kann.

BESETZEN, ein Bindſel.

Holl. Een Bindzel bezetten.
Dän. At beſætte et Bændſel.
Schw. Beſätta et Bänſel.
Engl. To faſten, or to belay the end of a laſhing or ſeizing.
Franz. Amarrer le bout de la ligne d'une amarrage.
Ital. Amarrare la cima del capo d'una ligatura.
Span. Amarrar el chicote de un boton.
Port. Amarrar o chicote do botaõ.

Das Ende der Lien, wovon das Bindſel gemacht worden, feſt machen, damit es nicht los geht.

BESETZT ſeyn.

Holl. Bezet zyn.
Dän. Have en Læger.
Schw. Vara kommit i Lägervall.
Engl. To be embayed.
Franz. Etre affalé, être chargé en cote.

Ital.

Ital. Eſſere ſerrato alla coſta.
Span. Eſtar empeñado en la coſta.
Port. Eſtar empenhado na coſta, diz-ſe de hum navio a quem o vento ou corrente naõ deixa deſpegar da coſta e tomar o largo.

Sich ſo nahe an der Küſte, auf welche der Wind ſteht, befinden, daſs man ſich nicht wieder von derſelben entfernen kann, ſondern Gefahr läuft zu ſtranden. Gewöhnlicher ſagt man aber, auf leger Wall ſeyn.

BESPIKERN, die Spikerhaut.

Holl. Beſpykern.
Dän. Beſpigre Forhudningen.
Schw. Spikning af Förhydningen.
Engl. To nail the ſheating with filling-nails.
Franz. Clouer les planches du doublage.
Ital. Inchiodare il buonbordo.
Span. Clavar los tablones del forro doble.
Port. Cravar as pranchas do forro.

Den untern Theil des Schiffs, oder die Spikerhaut mit Spiker beſchlagen, ſo daſs ſolche nämlich dicht an einander zu ſitzen kommen, und die Würmer nicht ſo leicht das Holz zerfreſſen können.

BESTE Knecht, (auf Heringbüſen) ſ. Knecht.

BESTEURUNG eines Schiffs.

Holl. Scheeps Beſtier.
Dän. Skibets Beſtyrelſe eller Föring.
Schw. Skeppets Beſtyrning eller Regering.
Engl. The art of conducting or ſteering a ſhip.
Franz. Art de conduire un vaiſſeau.
Ital. Arte di governare un baſtimento.
Span. Arte de governar un navio.
Port. Arte de governar hum navio.

Die Kunſt ein Schiff auf der See zu führen.

BESTEVEN. Wo beſtevent das Schiff!

Holl. Hoe leit't Schip aan! waar leit't aan't Kompas.
Dän. Udi hvad Stræg af Kompaſſen ligger Skibet.
Schw. Uti hvad Streck af Kompaſſen ligger Skeppet.
Engl. How is the head! How does the ſhip wind.
Franz. Ou court le vaiſſeau, ou porte le vaiſſeau le cap.
Ital. Come abbiamo la prua.
Span. Onde va la proa.
Port. Donde va a proa.

Eine Frage auf der See an den Steuermann, um ſich zu erkundigen nach welcher Weltgegend das Schiff gerichtet iſt, oder welchen Cours es ſteuert.

BESTILLEN, ſ. Bedaren.

BESUCHEN, die Schiffsnathen, ſ. Nathen.

BETAKELN, das Ende eines Taues.

Holl. Betakelen.
Dän. At takle en Ende.
Schw. Tagla.
Engl. To whip the end of a rope.
Franz. Faire une liûre au bout d'une corde.
Ital. Far una ligatura alla cima d'un capo.
Span. Falcazar.
Port. Falcazar.

Um das Ende eines Taues ein Bindſel legen, damit die Duchten deſſelben nicht auseinander gehn.

BETEL.

Holl. Bytel, of Beitel.
Dän. Bedel, Hugge-eller Slag-jern.
Schw. Bedel, Huggjärn.
Engl. Chiſſel.
Franz. Ciſeau.
Ital. Tenoggia.
Span. Eſcoplo.
Port. Eſcoplo, Eſcopro.

Ein eiſernes Werkzeug deſſen ſich die Zimmerleute bedienen, Löcher in das Holz zu hauen. Es hat die Geſtalt der Fig. 497; a iſt die eiſerne Klinge welche unten verſtählt und ſcharf iſt; c iſt der Handgriff daran, auf welchen der Arbeiter mit einem Hammer ſchlägt, um die Klinge ins Holz zu treiben. Es giebt verſchiedene Arten Betel, welche inſonderheit von den Blockdrehern gebraucht werden, z. E. Hartbetel, Paſſerbetel, Ausſchlagerbetel, Endbetel, Schiefbetel.

Hart-BETEL, Ku-BETEL.

Holl. Koubytel.
Dän. Haard-Bedel.
Schw. Hård-Bedel.
Engl. A cold-chiſſel.
Franz. Ciſeau à froid.
Ital. Taglia ferro.
Span. Corta hierro.
Port. Corta ferro.

Schw. Smörja et Skepp.
Engl. To pay a veſſel's bottom with tallow, ſulphur &c. after having breamed her.
Franz. Eſpalmer un Vaiſſeau, donner du ſuif.
Ital. Dar ſevo alla nave.
Span. Dar ſebo al navio.
Port. Cifar hum navio.

Den untern Theil des Schiffs, vom Kiel bis zur Waſſertracht, mit einem Gemiſch von Pech, Theer und Schmier beſtreichen, damit der Schiffswurm nicht ſo leicht eindringen kann.

BESCHNEIDEN, Das Tau beſchneidet ſich, ſ. das Tau bekneift ſich.

BESCHOTTEN, ſ. die Langſchotten und Dwarsſchotten legen.

BESCHOTTINGEN, ſ. Schotten.

BESEGELN, ein Schiff.

Holl. Een Schip bezeilen.
Dän. Beſejle et Skib.
Schw. Beſegla et Skepp.
Engl. To join a ſhip at ſea
Franz. Atteindre un vaiſſeau.
Ital. Raggiungere una nave.
Span. Alcanzar a un navio.
Port. Alcançar hum navio.

Ein Schiff im Segeln einholen oder erreichen.

Ein ſpaniſcher BESEN.

Holl. Schrobber, Varken.
Dän. Een Skibsſkrubbe, at ſkrubbe af et Skib neden under hvor det gaaer i Vandet.
Schw. Luta.
Engl. A hog or large bruſh, to ſcrub the ſhips bottom under Water.
Franz. Goret.
Ital. Scopa.
Span. Eſcoba paralimpiar el fondo del navio. Bruzes.
Port. Bazoura, Mapa.

Ein von ſteifen Reifern, ſtarken Spänen und ähnlichen Dingen gemachter Beſen, (Fig. 119.) womit man den äuſſern, unter dem Waſſer befindlichen Theil des Schiffs reinigt. Es befindet ſich an demſelben ein ſehr langer Stiel b, um ihn bis an den unterſten Theil des Schiffs zu bringen: auch iſt unten ein Tau a befeſtigt, wobey man ihn wieder in die Höhe zieht, ſo daſs er ſtark an die Hautplanken ſcheuert und das

Seekraut und Muſchelwerk, welches ſich an den Schiffsboden geſetzt hat, abtreibt. Dieſe Arbeit geſchieht in dem Boot oder der Schlupe, und iſt eine äuſſerſt nothwendige Sache, weil durch dieſen Anſatz der Körper des Schiffs oftmals dergeſtalt vergröſſert iſt, daſs ſolches der Geſchwindigkeit im Segeln und der Wirkung des Steuers nachtheilig wird.

Auf etlichen engliſchen Schiffen hat man ſich in neuern Zeiten, mit gutem Erfolg einer Art Schrubbers bedient, der die Geſtalt der Fig. 447. hat. A A A ſind Bretter zwiſchen welche die zum rein machen dienenden Reiſer b b b vermittelſt Schrauben c c c, zuſammengepreſst werden, ſo daſs ſie ungefähr einen halben Fuſs aus dem Kaſten hervorragen. In der Mitte des Kaſtens wird durch Latten eine kleine ledige Tonne d befeſtigt, vermittelſt welcher der Schrubber verhindert wird zu ſinken. Das eine von den Tauen e fährt um einen Block unter dem Bugſpriet, und das andere um einen, am Hinterheil des Schiffs befindlichen Block. Das dritte Tau f aber fährt unter dem Kiel durch, in eine an der andern Seite des Schiffs liegende Barkaſſe. Mit den Tauen e, e wird der Schrubber an der Seite des Schiffs vorwärts und rückwärts gezogen. Vermitrelſt des Taues f aber kann man denſelben auf verſchiedene Tiefe holen und in einer geraden Richtung erhalten. Das Gelenk g in der Mitte dient dazu, das der Schrubber wegen der verſchiedenen Krümmungen des Schiffs, deſto beſſer anſchlieſſen kann.

BESETZEN, ein Bindſel.

Holl. Een Bindzel bezetten.
Dän. At heſætte et Bændſel.
Schw. Beſätta et Bändſel.
Engl. To faſten, or to belay the end of a laſhing or ſeizing.
Franz. Amarrer le bout de la ligne d'une amarrage.
Ital. Amarrare la cima del capo d'una ligatura.
Span. Amarrar el chicote de un boton.
Port. Amarrar o chicote do botaõ.

Das Ende der Lien, wovon das Bindſel gemacht worden, feſt machen, damit es nicht los geht.

BESETZT ſeyn.

Holl. Bezet zyn.
Dän. Have en Læger.
Schw. Vara kommit i Lägervall.
Engl. To be embayed.
Franz. Etre affalé, être chargé en cote.

Ital. Eſſere ſerrato alla coſta.
Span. Eſtar empeñado en la coſta.
Port. Eſtar empenhado na coſta, diz-ſe de hum navio a quem o vento ou corrente naõ deixa deſpegar da coſta e tomar o largo.

Sich ſo nahe an der Küſte, auf welche der Wind ſteht, befinden, daſs man ſich nicht wieder von derſelben entfernen kann, ſondern Gefahr läuft zu ſtranden. Gewöhnlicher ſagt man aber, auf leger Wall ſeyn.

BESPIKERN, die Spikerhaut.

Holl. Beſpykern.
Dän. Beſpigre Forhudningen.
Schw. Spikning af Förhydningen.
Engl. To nail the ſheating with filling-nails.
Franz. Clouer les planches du doublage.
Ital. Inchiodare il buonbordo.
Span. Clavar los tablones del forro doble.
Port. Cravar as pranchas do forro.

Den untern Theil des Schiffs, oder die Spikerhaut mit Spiker beſchlagen, ſo daſs ſolche nämlich dicht an einander zu ſitzen kommen, und die Würmer nicht ſo leicht das Holz zerfreſſen können.

BESTE Knecht, (auf Heringbüſen) ſ. Knecht.

BESTECK.

Holl. Beſtek.
Dän. Beſtik.
Schw. Beſtick.
Engl. Day's work, or the ſhip's place as pricked on a nautical chart.
Franz. Point, Pointage.
Ital. Punto.
Span Punto.
Port. Ponto.

Die Bezeichnung des Orts auf der Seekarte, wo der Steuermann ſich zu befinden glaubt. Dieſen Punct zu finden, wird erfordert, daſs man die Longitudo und Latitudo, von der Stelle wo ſich das Schiff befindet, kenne. Der Schneidungspunct, den dieſe beyden Linien auf der Karte machen, heiſst das Beſteck. Jeden Mittag und jedesmal, wenn man einen andern Cours ſteuert, muſs ein Beſteck gemacht werden ſ. Longitudo und Latitudo.

Das BESTECK machen, die Karte paſſen, pricken.

Holl. Een Beſtek maaken.
Dän. Sætte Beſtik, paſſe i Kortet.

Schw. Göra Beſtick.
Engl. To prick the chart.
Franz. Compaſſer la carte, pointer
Ital. Puntare la carta.
Span. Echar el punto en la carta, cartear.
Port. Pôr o ponto na carta.

ſ. Beſteck.

Mit dem BESTECK voraus ſeyn.

Holl. Met het Beſtek vooruit zyn.
Dän. Være forud med Beſtikket.
Schw. Vara förut med Beſticket.
Engl. To be a-ſtern of one's reckoning.
Franz. Se faire de l'avant.
Ital. Star in dietro più del punto.
Span. Eſtár atraſado mas que el punto.
Port. Eſtar atrazado mais que o ponto.

Sich mit dem Schiff noch hinter dem Punct befinden, welcher das Beſteck anzeigen ſoll, oder noch nicht ſo weit geſegelt ſeyn, als man glaubte.

Mit dem BESTECK zurück ſeyn.

Holl. Met het Beſtek agteruit zyn.
Dän. Være tilbage eller agter ud med Beſtikket.
Schw. Vara tilbaka eller akter ut med Beſticket.
Engl. To run a-head of one's reckoning.
Franz Etre en avant de ſon point, ou de ſon eſtime, ſe faire de l'arriere.
Ital.. Eſſere avanzato più del punto.
Span. Eſtár adelantado mas que el punto.
Port. Eſtar adiantado mais que o ponto.

Mit dem Schiffe weiter gekommen ſeyn, als man glaubte, oder weiter, als man das Beſteck gemacht hat.

BESTECK, eines Schiffs.

Holl. Beſtek van een Schip, Ontwerp, Certer.
Dän. Beſtik, Overſlag til Bygningsomkoſtninger.
Schw. Beſtick.
Engl. Scheme which contains the general dimenſions of a ſhip from which the ſhipwright is to form a draught for conſtructing her.
Franz. Devis d'un vaiſſeau.
Ital. Piano, o liſta eſatta di tutte le parti della nave.
Span. El plan de un navio, ó la deſcripcion que ſe hace por menor de todas las piezas de un navio.
Port. Plano exacto das couſas que ſe haõ executar em hum navio.

Der Entwurf zum Bau eines Schiffs, welcher nicht allein die Verhältniſſe, von allen Theilen des Schiffs, enthält, ſondern auch die Dicke, Breite und Länge aller Hölzer, das Gewicht des Eiſens, und eine Anzeige, wo es gebraucht werden ſoll. Die Dicke und Länge der Takelaſche und des Rundholzes; ebenfalls auch eine Berechnung der Koſten der Materialien, und der Arbeiten, welche erfordert werden, das Schiff zu bauen, und überhaupt in ſolchen Stand zu ſetzen, daſs es ſeine Ladung einnehmen kann.

Zu einem Beſteck gehört eigentlich auch noch eine Berechnung von dem Körper und dem Gewicht des Schiffs, wie auch von dem Gewicht der einzuladenden Dinge, um daraus die Höhe der erſten Batterie und die Waſſertracht zu beſtimmen, welche es mit, und ohne Ladung hat. Ebenfalls ſollte ein ſolches Beſteck auch die verſchiedenen Eigenſchaften des Schiffs anzeigen, die man aus der Geſtalt und Einrichtung deſſelben berechnen könnte. Z. E. welchen Widerſtand das Schiff im Waſſer leidet, um dadurch die Geſchwindigkeit, mit welcher es ſegelt, zu beſtimmen; welchen Grad der Steifheit es beſitzt, und was dergleichen mehr iſt.

BESTEDER, eines Schiffs.

Holl. Beſteeder.
Dän. Skibs Reder.
Schw. Skepps Redare.
Engl. The perſon who bargains with a ſhipwright to build a ſhip called the contractor or ſhips husband.
Franz. Le bourgeois qui accorde un vaiſſeau.
Ital. Quello chi s'acconta con un fabbricatore di vaſcello per fabricargliene uno.
Span. El que hace un contracto con un carpintero para fabricar un navio.
Port. Dono, proprietario do navio; ou que mandou conſtruir huma embarcaçaõ.

Derjenige, welcher bey einem Zimmermann ein Schiff zu bauen veraccordiret. Letzterer, der dieſen Accord annimmt, wird der Annehmer genannt.

BESTEURUNG eines Schiffs.

Holl. Scheeps Beſtier.
Dän. Skibets Beſtyrelſe eller Föring.
Schw. Skeppets Beſtyrning eller Regering.
Engl. The art of conducting or ſteering a ſhip.
Franz. Art de conduire un vaiſſeau.

Ital. Arte di governare un baſtimento.
Span. Arte de governar un navio.
Port. Arte de governar hum navio.

Die Kunſt ein Schiff auf der See zu führen.

BESTEVEN. Wo beſtevent das Schiff.

Holl. Hoe leit't Schip aan! waar leit't aan't Kompas.
Dän. Udi hvad Stræg af Kompaſſen ligger Skibet!
Schw. Uti hvad Streck af Kompaſſen ligger Skeppet!
Engl. How is the head! How does the ſhip wind!
Franz. Ou court le vaiſſeau, ou porte le vaiſſeau le cap!
Ital. Come abbiamo la prua!
Span. Onde va la proa!
Port. Donde va a proa!

Eine Frage auf der See an den Steuermann, um ſich zu erkundigen nach welcher Weltgegend das Schiff gerichtet iſt, oder welchen Cours es ſteuert,

BESTILLEN, ſ. Bedaren.

BESUCHEN, die Schiffsnathen, ſ. Nathen.

BETAKELN, das Ende eines Taues.

Holl. Betakelen.
Dän. At takle en Ende.
Schw. Tagla.
Engl. To whip the end of a rope.
Franz. Faire une liûre au bout d'une corde.
Ital. Far una ligatura alla cima d'un capo.
Span. Falcazar.
Port. Falcazar.

Um das Ende eines Taues ein Bindſel legen, damit die Duchten deſſelben nicht auseinander gehn.

BETEL.

Holl. Bytel, of Beitel.
Dän. Bedel, Hugge-eller Slag-jern.
Schw. Bedel, Huggjärn.
Engl. Chiſſel.
Franz. Ciſeau.
Ital. Tenoggia.
Span. Eſcoplo.
Port. Eſcoplo, Eſcopro.

Ein eiſernes Werkzeug deſſen ſich die Zimmerleute bedienen, Löcher in das Holz zu hauen. Es hat die Geſtalt der Fig. 497. a iſt die eiſerne Klinge welche unten verſtählt und ſcharf iſt; c iſt der Handgriff daran, auf welchen

der Arbeiter mit einem Hammer ſchlägt, um die Klinge ins Holz zu treiben. Es giebt verſchiedene Arten Betel, welche inſonderheit von den Blockdrehern gebraucht werden, z. E. Hartbetel, Paſſerbetel, Ausſchlagerbetel, Endbetel, Schiefbetel.

Hart-BETEL, Ku-BETEL.

Holl. Koubytel.
Dän. Haard-Bedel.
Schw. Hård-Bedel.
Engl. A cold-chiſſel.
Franz. Ciſeau à froid.
Ital. Taglia ferro.
Span. Corta hierro.
Port. Corta ferro.

Ein gewöhnlicher Betel deſſen Schärfe aber im Feuer gehärtet und ſtark verſtahlt iſt, um mit derſelben eiſerne Spiker und bolzen abſchlagen zu können.

Paſs-BETEL, Paſſer-BETEL oder breiter BETEL.

Holl. Breede Bytel.
Dän. Stor Bedel.
Schw. Stora Bedel.
Engl. Great chiſſel.
Franz. Grand ciſeau, fermoir.
Ital. Formone.
Span. Formon ó Trenza.
Port. Eſcopro.

Ein ſehr breiter Betel, deſſen ſich die Blockdreher bedienen, um die beyden inwendigen Seiten des Blocks, durch welche der Nagel gehet, glatt und eben zu ſtechen.

End-BETEL.

Ein eben nicht ſehr breiter Betel, deſſen ſich die Blockdreher bedienen, die untere Seite von dem Raum eines Blocks eben zu ſtechen. Die obere Seite des Raums hingegen iſt nicht platt, ſondern concav, und um dieſe eben zu ſtechen, bedient man ſich einer Güdſe.

Ausſchlager-BETEL.

So nennen die Blockdreher den Betel, womit ſie den Raum eines Blocks ausſchlagen, nachdem ſie ſolchen vorher mit einem Bohr durchlöchert haben. Wenn der Raum ausgeſchlagen iſt, ſo werden die Seiten deſſelben, mit dem Paſs- und Endbetel, eben gemacht.

Schief-BETEL, Ausbrecher, Brech-BETEL, oder Brecheiſen.

Holl. Schietbytel.
Dän. Krum Bedel.
Schw. Krok-Bedel.
Engl. A crooked chiſſel.
Franz. Fermoir à nez ronde.
Ital. Formone curvato.
Span. Formon corvado.
Port. Eſcopro curvo.

Ein Betel, Fig. 499. deſſen Klinge gegen die Schärfe etwas krumm zuläuft. Die Blockdreher bedienen ſich deſſen um Hügel und ungleiche Stellen in dem Raum eines Blocks auszuſchlagen, oder abzubrechen. Wenn dieſes geſchehen; ſo machen ſie die Seiten mit dem End- und Paſs-Betel vollends eben.

Hohl-BETEL, ſ. Güdſe.

Stech-BETEL, ſ. Betel.

Mokers-BETEL, ſ. Eiſerner Kiel um Holz zu ſpalten.

BETING, die Groſſe.

Holl. Beeting.
Dän. Beting, eller Beding.
Schw. Beting.
Engl. The bits or main-bits.
Franz. Les bittes.
Ital. Le bitte.
Span. Las bitas, ó abitas.
Port. As abitas.

Eine Verbindung von ſtarken Hölzern, welche ſich etwas hinter dem Fockmaſt befindet und um welche die Ankertaue feſt gemacht werden, wenn man vor Anker liegt. Die Beting (Fig. 77. 78. 79.) beſteht aus zwey viereckigten, aufrechtſtehenden Pfoſten d d, die Betingſpenen genannt, deren Füſſe vormals in Spuhren, auf dem Boden des Schiffs ſtanden. Jetzt läſst man ſie aber nur etliche Fuſs unter die Kuhbrücke reichen, Fig. 55. c c und legt an ihre hintere Seite einen Balken f gegen welchen ſie etwas eingeſchnitten werden, eben ſo werden ſie auch gegen den Balcken des erſten Decks, gegen welchen ſie liegen, eingeſchnitten, und mit demſelben verbolzt. Die oberſten Enden der Betingſpenen ragen ungefähr 4 Fuſs über dem unterſten Deck hervor, woſelbſt hinter dieſen Spenen ein Stück Holtz b Fig. 77. und 79. angebracht iſt, welches dieſelben rechtwinklicht kreuzt, und der Betingsbalken genannt wird; es iſt dieſer Balken, gegen die Betingſpenen, etwas einge

eingeſchnitten und durch geklunkene Bolzen mit demſelben verbunden. An der hintern Seite des Betingsbalken liegt gewöhnlich noch ein anderes abgerundetes weiches Holz e Fig. 77, 78, 79, welches das Küſſen der Beting heiſst. Es iſt in der Abſicht daſelbſt befeſtigt, daſs die Ankertaue deſto weniger Schaden durch die Reibung leiden. Unter den Betingsbalken werden auch wohl Klampen c, c geſchlagen. Die Franzoſen haken ihn manchmal auch nur blos mit Haken f, f an, um ihm deſto leichter wieder abnehmen zu können. Auf dem Deck liegt vor jeder Spene eine Betingsknie, (Fig. 77. a a) deſſen ſtehender Arm mit den Spenen ſelbſt, der liegende aber, welcher der längſte iſt, mit den Deckbalcken verbolzt wird. Die Bolzen, welche man hiezu gebraucht, ſind gewöhnlich Ringbolzen, woran die Stopper der Ankertaue befeſtigt werden, (Fig. 54 b b). Die Stelle der Betingsknien vertreten auf etlichen engliſchen Schiffen eine Art Drucker (*Spurs* 436. a a). Kriegsſchiffe, welche ihre Anker mit einem Gangſpill winden, führen alle eine Beting, allein Kauffahrer gebrauchen ſtatt der gewöhnlichen Beting, die Bratſpillbeting dazu. Bey etlichen Kauffahrern ſteht auch zuweilen eine Beting vorne unter der Back, um nämlich den Raum auf dem unterſten Deck zu ſparen.

Kleine BETINGEN, Kreuz-BETINGEN.

Holl. Kruisbeetingen.
Dän. Tvärbetinger.
Schw. Tvärbetingar.
Engl. Topſail-ſheet-bits and the like.
Franz. Bittons.
Ital. Bittoni.
Span. Abitones, Eſcoteras.
Port. Eſcoteiras.

Auf groſſen Schiffen hat man auch kleine Betingen hinter den Maſten, worauf das laufende Tauwerk der beyden Marsſegel belegt wird. Es beſtehn dieſe gewöhnlich nur aus zwey mit den Deckbalken verbolzten Knien, an deren ſtehenden Armen, ein Qneerholz oder Betingsbalken befeſtigt iſt.

Bratſpill-BETING.

Holl. Braadspitbeeting
Dän. Bradsſpilbeding.
Schw. Bradspelbeting.
Engl. Carrick-bits.
Franz. Les bittes laterales du vindas.
Ital. Le bitte del mulinello.

Span. Las Abitas del molinete.
Port. Columnas das abitas do molinete.

ſ. Bratſpill.

Pal-BETING des Bratſpills.

Holl. Palbeeting.
Dän. Palbeding.
Schw. Palbeting.
Engl. Paul-bits.
Franz. Cadre de charpente et potence etablie vers le milieu du vindas, ou l'on etablit les elinguets ou cliquets.
Ital. Le bitte delle caſtagne del mulinello.
Span. Bitas del pal del molinete.
Port. Abitas dos linguetes (ou do pal) do molinete.

ſ. Bratſpill.

BETINGBALKEN.

Holl. Beetingbalk.
Dän. Tværbeting eller Bedings-Puden.
Schw. Betings-Kalf.
Engl. The croſs-piece of the bi
Franz. Traverſin des bittes.
Ital. Stramazzo delle bitte, traverſa delle bitte.
Span. Cruceta de la bita.
Port. Traverſaõ da abita.

ſ. Beting.

BETINGBOLZEN.

Holl. Beetingbolten.
Dän. Bedingbolten.
Schw. Betingbult.
Engl. Long iron bults thruſt into holes in the bits, to keep the cable from ſtarting off.
Franz. Pailles de bittes.
Ital. Paglie di ferro per le bitte.
Span. Pajas.
Port. Cavilhas grandes de ferro das abitas.

Lange eiſerne Bolzen, welche durch die Köpfe der Betingſpenen geſteckt werden, um das auf der Beting belegte Ankertau zu verhindern, daſs es nicht von derſelben abgleite, welches leicht geſchehen kann, wenn mehrere Schläge auf der Beting liegen. Die Bolzen ſind los, und können aus und eingeſteckt werden.

BETINGSKALB, des Bratſpills, ſ. Bratſpill.

BETINGSKNIEN, oder Steckknien der Beting.

Holl.

Holl. Beetingsknien.
Dän. Betingknæer.
Schw. Betingsknän.
Engl. The ſtandards of the cable-bits, or ſpurs of the bits.
Franz. Courbes des bittes.
Ital. Bracciuoli delle bitte.
Span. Curvas de las bitas.
Port. Curvas das abitas.

ſ. Beting.

BETINGSSCHLAG.

Holl. Beetingſlag.
Dän. Bedingſlag.
Schw. Betingſlag.
Engl. A bitter of the cable.
Franz. Bitture.
Ital. Volta da bitta.
Span. Bitadura.
Port. Volta de abita.

Der kreuzweiſe um den Betingsbalken und den Betingsſpenen geſchlagene Theil des Ankertaues, Fig. 21, aaa.

BETINGSSPENEN.

Holl. Beetingſpeenen, Stutten of Stylen.
Dän. Bedingsknægter.
Schw. Betingsknecktar.
Engl. Bitpins.
Franz. Montans des bittes, piliers des bittes.
Ital. Colonne delle bitte.
Span. Las bitas.
Port. Columnas das abitas.

ſ. Beting.

BETINGSSPUHR.

Holl. Beetingſpoor.
Dän. Betingſpor,
Schw. Betingſpår.
Engl. Step of the bit-pins
Franz. Carlingue des bittes.
Ital. Mecha delle bitte,
Span. Carlinga de las bitas.
Port. Carlinga das abitas.

ſ. Beting.

BETINGSSTEILEN oder BETINGSSTÜTZEN, ſ. Betingsſpenen.

Das Ankertau um die BETING legen, ſ. Ankertau.

BETONNEN, ein Revier, ſ. Tonnen und Baaken legen.

BETTUNGEN der Kanonen.

Holl. Bedding van de Kanonen.
Dän. Bateriedæle.
Schw. Bädd af Plankor för Kanoners upſtällande på Däcket.
Engl. Platforms, or an aſſemblage of oak planks forming a part of the deck near the ſide of a veſſel of war, wherein the cannons reſt in their ports.
Franz. Plates formes.
Ital. Piatta forma.
Span. Plataforma.
Port. Plataforma.

Eine Erhöhung von Planken, welche man auf dem Deck in der Konſtapelkammer hinter den Kanonen macht. Es geſchieht dieſes um das Deck, welches daſelbſt viel Spring hat, waſſerpas zu machen, damit die Kanonen leichter ausgeholt werden können, und damit ſie auch nicht zu weit zurücklaufen.

BEUGEN, die Planken.

Holl. De Planken buigen.
Dän. Böje Planker.
Schw. Böja Plankor.
Engl. To bend or ſupple the planks as by heat and moiſture.
Franz. Plier les planches.
Ital. Mettere le tavole in torſe.
Span. Encorvar los tablones.
Port. Encurvar as pranchas.

Den Planken den erforderlichen Grad der Krümmung geben. Solches geſchieht entweder durch Brennen und Kochen, oder auch vermittelſt einer Beugzange und eines Jagdtbolzen, ſ. dieſe Wörter.

BEUGZANGE.

Holl. Boeitang.
Dän. En ſtor Knibtang af Træ at böje Planker med.
Schw. En ſtor Kniptång af Trä at böja Plankor med.
Engl. A wooden engine formed like a pair of pincers and employed to confine the planks of a ſhip in their places till they can be nailed or bolted to the timbers.
Franz. Tenaille de bois.
Ital. Torto.
Span. Eſpecie de tenaza para encorvar tablones.
Port. Eſpecie de tenaça para encurvar as taboas.

Eine

Eine Art hölzerne Zange, deren man ſich an etlichen Orten bedient., das Ende der Planken nach der Form des Schiffs zu krümmen. Sie beſteht aus zwey ſtarken Hölzern, (Fig. 495. aa) die durch ein drittes b b, das durch dieſelben geſteckt, und mit Splinten verſehen iſt, dergeſtalt befeſtigt ſind, daſs ſie ſich nur in einer gewiſſen Weite von einander entfernen können. Wenn man dieſes Inſtrument gebrauchen will, ſo faſst man die Planke mit den Hölzern des einen Endes und ſchlägt alsdann zwiſchen die Hölzer des andern Endes einen Keil c.

BEULING.

Holl. Beuling.
Dän. Brandrör.
Schw. Brandrör.
Engl. The trough or ſauſage filled with powder which communicates the flame from the train to the fire trunks or powder barrels in a fire ſhip.
Franz. Sauciſſon.
Ital. Salſiccia.
Span. Salchicha.
Port. Salchicha.

Heiſst bey einem Brander eine von Segeltuch gemachte Röhre, die mit Pulver gefüllt wird, um das Feuer nach den Stellen, wo Pulver und brennbare Sachen, liegen zu führen. In der Artillerie nennt man ſolche Röhre einen Laufgraben.

BEURTMANN, ſ. Bördmann.

BEUTE.

Holl. Buit.
Dän. Bytte.
Schw. Byte.
Engl. Booty.
Franz. Butin.
Ital. Bottino.
Dän. Botin.
Port. Deſpojo.

Alle dem Feind abgenommene und eroberte Dinge. Die Vertheilung der Beute geſchiehet nach den, in jedem Lande gemachten Verordnungen.

BEWANGEN.

Holl. Bewangen.
Dän. Skaale en Maſt eller Raae.
Schw. Skåla, förſtärka en Maſt eller Rå med Skålar.
Engl. To fiſh a maſt or yard.
Franz. Jumeller.
Ital. Lappazzare un albero &c.
Span. Jimelgar.
Port. Chumear.

Wangen oder Schalen zur Verſtärkung an einen Maſt oder an eine Raa legen, ſ. Schalen.

BEWEGUNG des Schiffs.

Wir werden bey den Artickeln Segel und Riem weitläuftig von der Bewegung des Schiffs reden

BEWEHRT ſeyn.

Holl. Beweert zyn.
Dän. Ligge for Mod-Vind.
Schw. Ligga för Mod-Vind.
Engl. To be wind-or weather-bound.
Franz. Etre retenu dans un port par les vents contraires ou par le mauvais tems.
Ital. Eſſere ritenuto in un porto per il cattivo tempo.
Span. Ser retenido en un puerto por los vientos contrarios.
Port. Ser retenido em hum porto por os ventos contrarios.

Wird geſagt, wenn man des ſchlechten Wetters wegen verhindert wird, auszulaufen oder ſeine Reiſe anzutreten.

BEWINDHABER.

Holl. Bewindhebber.
Dän. Beſtyrer.
Schw. Foreſtändare, Director.
Engl. Maſter.
Franz. Directeur.
Ital. Direttore.
Span. Director.
Port. Director.

Der Directeur einer Schiffsausrüſtung oder andern Unternehmung, auch der Vorſteher einer Handlungsgeſellſchaft.

BEWUHLEN, einen Maſt, eine Raa.

Holl. Bewoelen.
Dän. At voule.
Schw. Voula
Engl. To woold.
Franz. Rouſter ou faire une rouſture.
Ital. Trincare.
Span. Trincar.
Port. Trincar.

Um einen Maſt oder eine Raa zur Verſtärkung. Taue winden, wenn ſolche nämlich einen Bruch bekommen haben, und man Schalen daran legen muſs. Maſten, welche aus mehrern Stücken zuſammengeſetzt ſind, werden ebenfalls bewuhlt, Fig. 130. Bewuhlen iſt eigentlich eben daſſelbe was bekleiden iſt, nur wird letzteres blos von Tauen und erſteres von Hölzern geſagt, ſ. Wuhling.

Schw.

BEY dem Winde ſegeln oder halten.

Holl. By de Wind zeylen.
Dän. Sejle bi di Vind.
Schw. Segla bi de Vind.
Engl. To ſail with a ſcant wind, or cloſe to the wind.
Franz. Aller à la bouline.
Ital. Andare alla bolina.
Span. Ir alla bolina. Bolinar.
Port. Ir a bolina. Bolinar.

Man ſegelt bey dem Winde, wenn man den Wind nicht mehr von der Seite ſondern ſchon in einer ſchiefen Richtung von vorne bekömmt. Die Linie bey dem Winde, macht mit der Richtung des Windes einen Winkel, von 67° 30′ oder 6 Kompasſtriche, und man unterſcheidet ſie in Linie bey dem Winde am Backbord und Linie bey dem Winde am Steuerbord. Scharf gebauete Schiffe ſegeln gut beym Winde, und diejenigen, welche unten flach gebauet ſind, bedienen ſich alsdann ihrer Schwerdter, ſ. Abtreiben, Schiff, und Segeln.

Dicht BEYM Winde ſegeln.

Dän. Digt by de Wind zeilen.
Dän. Sejle digt bi di Vind.
Schw. Segla digt bi de Vind.
Engl. To ſail cloſe hauled.
Franz. Aller au plus prés.
Ital. Andare al più preſſo.
Span. Ciñir el viento.
Port. Cingir o vento.

Heiſst ſo viel wie möglich ſich dem Urſprunge des Windes nähern, oder beynahe gerade in den Wind ſegeln, ſ. Segeln.

Das Schiff BEY dem Winde ſchmeiſſen, ſ. Beydrehen.

BEYBRASSEN, ſ. Braſſen.

Mehr Segel BEYBRINGEN, ſ. Beyſetzen.

BEYDREHEN.

Holl. Bydraayen.
Dän. Dreje bi.
Schw. Braſſa up.
Engl. To bring to.
Franz. Mettre en panne.
Ital. Bracciare le vele in panno.
Span. Bracear en facha.
Port Atraveſſar o navio, pôr a capa.

Iſt eben ſo viel als aufbraſſen, um auf etwas zu warten, ſ. Aufbraſſen.

BEYFUSS.

Holl. Byvoet.
Dän. Bifogden.
Schw. Stora och Fock-Racktalja.
Engl. The parrel truſs of the main and Foreſail.
Franz. Droſſe du racage ou laniere de la grande voile et de la voile de miſaine.
Ital. Paranco della troza maggiore e della troza di trinchetto.
Span. Aparejito del raccamento mayor y del trinquete.
Port. Talha da troça mayor e da troça do traquete.

So heiſst die Racktalje der groſſen und der Fockraa, ſ. Racktalje.

BEYHOLEN, die Segel.

Holl. Een Zeil byhaalen.
Dän. Hale et Sejl bi.
Schw. Hala bi et Segel.
Engl. To tally, or haul aft the ſheets of any ſail.
Franz. Border les voiles.
Ital. Cazzar le ſcotte.
Span. Cazar eſcotas.
Port. Caſar as velas.

Die Schoten der Segel anholen, damit die Segel beſſer ausgeſpannt werden.

BEYKOMMEN laſſen. das Schiff. ſ. Anluven.

BEYLANDER, ſ. Binnenlander.

BEYLEGEN.

Holl. Byleggen.
Dän. Ligge bi.
Schw. Ligga bi.
Engl. Laying to, Trying.
Franz. Etre à la cape, capeer.
Ital. Metterſi alla cappa.
Span. Capeer, eſtár a la capa.
Port. Capiar, eſtár a capa.

Heiſst mit wenigen Segeln in einem Sturm nahe beym Winde liegen, als möglich iſt, damit das Schiff beynahe auf einer Stelle bleibe. Man liegt bey ſchweren wiedrigen Winden bey, um nicht von ſeinem Wege verſchlagen zu werden. Ebenfalls wenn man auf einen Gegenſtand warten oder in der Nacht, wenn man in der Nähe des Landes zu ſeyn glaubt, und die Gefahr vermeiden will, auf daſſelbe zu laufen.

Man hat verſchiedene Methoden beyzuliegen Z. E. mit dem Fockſegel allein, oder auch mit

dem groſſen, ebenfalls auch mit 2 oder 3 von den untern Stagſegeln. Es hängt aber gröſstentheils von der Bauart der Schiffe ab, nachdem wie ſolche nämlich mehr oder weniger luvgierig ſind, welche, und wie viel Segel man zum Beyliegen gebraucht. Nach dem Zeugniſs zweyer erfahrner Seeleute, iſt es am vortheilhafteſten mit den untern Stagſegeln und der Beſahn beyzuliegen: wie man Fig. 399, a ſieht, *Hutchinſon* in ſeinem *Treatiſe of Practical Seamanſhip* verwirft inſonderheit die Methode (Fig. 399. b,) das groſſe Segel allein zn gebrauchen, und dabey die Fock in einem Bungel back zu legen; weil nämlich durch die Heftigkeit der Wellen und dem back gelegten Theil der Fock, das Schiff oftmals über Steuer getrieben wird, und da das Ruder während, daſs man beyliegt, allezeit in Lee feſtgemacht iſt, ſo wird das Schiff, da das Ruder bey dem über Steuer gehen deſſelben, eine umgekehrte Wirkung leiſtet, vier oder fünf Striche abfallen, und weil es alsdann den Wind mehr von der Seite bekömmt, heftig ſchlingern und arbeiten, bis es wieder anfängt Fahrt zu bekommen oder vorwärts zu gehn, und bey dem Winde wieder aufzudrehen. Dieſes Abfallen und Anluven findet allezeit in mehrerm oder wenigerm Grade bey dem Beyliegen Statt, und erſteres wird von den Engländern *falling off* und letzteres *coming to* genannt.

Wenn der Wind ſo heftig iſt, daſs man während des Beyliegens gar kein Segel führen kann, ſo ſagt man, das Schiff liegt vor Top und Takel bey. Selten ſind aber alle Segel beym Beyliegen beſchlagen, und man macht bey ſchwerem Winde gewöhnlich einen Bungel von der Fock oder von der Beſahn, damit nämlich das Schiff nicht ſo heftig ſchlingere, ſondern von dem Winde geſtützt, feſter liege, und bey dem Winde bleibe. Denn wiedrigenfalls würden ſich die Wellen nicht in einer ſchiefen Richtung gegen das Vordertheil des Schiffs brechen, ſondern gerade gegen die Seite deſſelben ſtürzen.

Vor der Fock BEYLIEGEN, Einen BEYLIEGER vor der Fock machen.

Holl. Vor de Fok byleggen.
Dän. Ligge bi for Fokken.
Schw. Ligga bi för Focken.
Engl. Laying to, or trying under a fore-ſail.
Franz. Mettre à la cape à la miſaine.
Ital. Mettere alla capa col trinchetto.
Span. Ponerſe a la capa con el trinquete.
Port. Pórſe a capa com o trinquete.

ſ. Beyliegen.

Vor Top und Takel BEYLIEGEN.

Holl. Voor Top en Taakel byleggen.
Dän. Ligge bi for Top og Takel.
Schw. Ligga bi för Top och Takel.
Engl. To try a-hull, or under bare poles.
Franz. Capeer à ſec ou à mâts & à cordes.
Ital. Capear a ſecco.
Span. Capear a palo ſeco, eſtár al pairo, a la bretona.
Port. Capiar a arvore ſecca.

BEYSEGEL.

Holl. Byzeilen.
Dän. Biſejlene.
Schw. Biſegel.
Engl. The ſtay-ſails and ſtudding-ſails of a ſhip.
Franz. Les voiles d'étay et les bonnettes.
Ital. Le vele di ſtraglio, ſcopamare e cortelazzi d'una nave.
Span. Las velas de eſtay, las raſtreras y alas de un navio.
Port. As velas de eſtay com as barredouras e cutelos.

So werden allgemein die Stagſegel, Klüver und Leeſegel eines Schiffs genannt.

BEYSETZEN, die Segel.

Holl. De Zeilen byzetten.
Dän. Giöre, bringe Sejl bi.
Schw. Bringa Segel bi.
Engl. To make ſail.
Franz. Mettre de la voile.
Ital. Mettere ó dar vela.
Span. Dar vela.
Port. Dar pano.

Die Segel aufhieſſen und losmachen.

BEYSTANDER, ſ. Beyſteher.

BEYSTECHEN, bey dem Winde ſtechen.

Holl. By de Wind opſteeken.
Dän. Stikke op i Vinden.
Schw. Sticka op i Vinden.
Engl. To ſail cloſe-hauled, or as near the wind as poſſible.
Franz. Mettre au plus près,
Ital. Andar bene all'orza.
Span. Ciñir el viento cuanto ſe puede.
Port. Cingir o vento ir muito perto do vento.

ſ. den Wind abkneiffen.

BEYSTEHEN laſſen, alle Segel.

Holl. Alle Zeilen byſtaan laaten.
Dän. Lade alle Sejle ſtaae bi.
Schw. Låta alla Segel ſtå.
Engl. To let all ſails out.
Franz. Laiſſer toutes les voiles dehors.
Ital. Avere tutte le vele largate.
Span. Andar con todo el aparejo largo.
Port. Ir com tudas as velas largas.

Die Segel nicht einnehmen oder bergen, ſondern ſie an der Stelle wo ſie dienen ausgebreitet ſtehen laſſen. So ſagt man, z. E. bey ſchwerem Winde muſs man nicht alle Segel beyſtehen laſſen, ſondern die obern reefen oder bergen.

BEYSTEHER.

Holl. Byſtander.
Dän. Biſtaaer.
Schw. Biſtåere, Skepp ſom i Treffande måſte komma et annat til Hielp.
Engl. The ſhips which in a fleet of men of war are appointed ſeconds to the Admirals and Commanding-officers.
Franz. Vaiſſeau matelot, vaiſſeau ſecond.
Ital. Nave matelote.
Span. Navio matelote.
Port. Navio matelote.

So nennt man in einer Flotte oder Geſchwader die beyden Schiffe, welche das Admiral- oder Flaggenſchiff im Fall der Noth beyſtehen oder ſecundiren müſſen. Eins davon befindet ſich vor, und das andere hinter demſelben. Dieſe beyden Schiffe müſſen durchaus ihren Flagmann nicht verlaſſen. Auch werden die Schiffe in einer Linie unter einander, Beyſteher genannt, weil dasjenige, welches ſich vor und hinter einem andern befindet, allezeit die Stelle eines Beyſtehers vertreten muſs.

BEYTEL-Aak, ſ. Aak.

BIEGEL, ſ. Bügel.

BIELBRIEF.

Holl. Bylbrief.
Dän. Biil-Brev.
Schw. Bil-Bref.
Engl. Grand bill of ſale.
Franz. Contrat de conſtruction ou de la vente d' un vaiſſeau.
Ital. Contratto di compera.
Span. Contracto de conſtruccion.
Port. Contrato de conſtrucçaô.

Der ſchriftliche Contract zur Erbauung eines Schiffs, welcher zwiſchen einem Zimmermann

und demjenigen, der ein Schiff bauen läſst, gemacht wird. Ein Schiffer muſs dieſen Bielbrief allezeit bey ſich führen und ein Schiff welches ohne Bielbrief verkauft wird, kann keinen Paſs bekommen.

BIELFERTIG.

Holl. Bylvaardig.
Dän. Bilfærdig.
Schw. Bilfärdigt.
Engl. Is ſaid of a ſhip, when every part of her body is built.
Franz. Cela ſe dit d'un vaiſſeau qu'on a fini de conſtruir.
Ital. Queſto ſi dice d'una nave che ſi a finito di conſtruire.
Span. Se diz de un navio cuando ſu conſtruccion eſtá finida.
Port. Se diz de hum navio quando a conſtrucçaô eſtá acabada.

Das Schiff iſt Bielfertig wenn es blos im Holzwerk, auſſer der Takelaſche und anderm Zubehör fertig gemacht iſt.

BIK, ſ. Brechdiſſel.

BILANDER.

Holl. Bylander.
Dän. Bilander.
Schw. Bilander.
Engl. Bilander.
Franz. Eſpèce de Brigantine.
Ital. Spezie di Brigantina.
Span. Eſpecie de Bargantin.
Port. Eſpecie de Bargantim.

Ein inſonderheit in England und Schweden gebräuchliches Kauffahrteyſchiff welches zwey Maſten führt. Es unterſcheidet ſich von einer Brig und Schnau, welche ebenfalls 2 Maſten haben, darinn, daſs das groſſe Segel wie ein Trapezium geſtaltet iſt, und die Raa ungefähr einen Winkel von 45° mit dem Maſt macht. Das obere Nock dieſer Raa befindet ſich gerade über dem Spiegel oder Hinterſchiff und das untere ungefähr in der Mitte des Schiffs, über dem Deck.

BILD des Schiffs.

Holl. Leeuw van het Schip.
Dän. Löven eller Figuren af Skibet.
Schw. Skepps Bild, Lejon.
Engl. The Lion, head or ornamental figure erected on the fore-part of a ſhip.
Franz. La figure, le lion,

Ital.

Ital. Figura di prua.
Span. El leon, la figura de proa.
Port. A figura de proa.

Die vorne am Gallion befindliche Figur, welche gewöhnlich die Geſtalt eines Thiers, einer Gottheit, eines ſitzenden Frauenszimmers &c. hat. Auf holländiſchen Schiffen findet man alzeit einen Löwen, als das Wapen des Landes.

BILDWERK.

Holl. Beeldwerk.
Dän. Billedhuggerie.
Schw. Bildhuggeri.
Engl. Sculptures, carvers work or mouldings.
Franz. Sculpture.
Ital. Scultura.
Span. Eſcultura.
Port. Eſcultura.

Alles Schnitzwerk und alle Zierrathen welche ſich am Gallion und Spiegel, wie auch an den Seitengallerien befinden, und von Bildhauern gemacht werden.

BILLEN des Schiffs.

Holl. Billen.
Dän. Gattet af et Skib eller Laaringen.
Schw. Läring.
Engl. Buttocks.
Franz. Les feſſes.
Ital. Il rotondo della poppa.
Span. Cojenadas.
Port. Alhetas.

Die untere Ründung des Schiffs hinten, wodurch der Spiegel mit der Seite des Schiffs vereinigt wird. Breite oder ſtarke Billen haben inſonderheit rundgattete Schiffe z. E. Fleuten, Gallioten, Kuffen &c.

BINDSEL.

Holl. Bindzel.
Dän. Bændſel.
Schw. Bänſel.
Engl. Lashing.
Franz. Amarrage à plat.
Ital. Ligatura.
Span. Boton.
Port. Botaõ.

Eine Zuſammenbindung zweyer Taue vermittelſt eines kurzen Stücks von einer Lien. Es wird ſolches blos etliche mal um die Taue geſchlagen, ſo daſs die Schläge dicht neben einander liegen, und das Ende deſſelben, beſetzt man alsdann. Auf ſolche Weiſe legt man um das Ende des Wandtaues und um das ſtehende Wandtau

ſelbſt ein Bindſel Fig. 233. c, c. Ebenfalls auch, um das Ende des Boyereeps und um den Ankerſchaft, Fig. 30, f f.

Hart-BINDSEL oder Herz-BINDSEL der Wandtaue.

Holl. Hartbindzel.
Dän. Hierte-Bændſel.
Schw. Hard-Bänſel.
Engl. A ſeizing of a ſhroud or ſtay, cloſe to its dead eye.
Franz. Amarrage en étrive.
Ital. Ligatura mezzo ſtrangulata, ligatura delle bigotte.
Span. Ligatura para embigotar.
Port. Botaõ em cruz para embigotar.

Iſt eben das was ein Kreuzbindſel iſt, nur ſind die Theile oder Schläge deſſelben blos an der einen Seite gekreuzt. Mit einem ſolchen Bindſel, Fig. 233, und 511. b b werden die Jungfern eingebunden, damit wenn das Wandtau ſteifer angeſetzt wird, ſich ſolches bey dem Ausſpannen noch etwas durch das Bindſel ziehen kann, welches nicht anders als durch Zerſpringung des Bindſels geſchehen würde, wenn letzteres ganz gekreuzt wäre. Da ſich alſo der um der Jungfer liegende Theil des Wandtaues noch etwas ausdehnet, wenn das Wandtau angeſetzt wird, ſo nimmt ein guter Seemann ſich jederzeit in Acht das loſe Ende mit dem Obenbindſel nicht zu ſteif anzulegen, ſondern daſſelbe etwas ſchlaf zu laſſen.

Oben-BINDSEL der Wandtaue.

Holl. Bovenbindzel.
Dän. Bovenbændſel.
Schw. Bofvenbänſel
Engl. Lashing of the ſhrouds and ſtays.
Franz. Amarrage à plat des haubans.
Ital. Ligatura delle ſarchie.
Span. Boton de los obenques.
Port Botaõ dos ovens.

Ein gewöhnliches Bindſel womit das loſe Ende des Wandtaues an das ſtehende Wandtau feſtgelegt wird. Fig. 233, c.

Kreuz-BINDSEL.

Holl. Kruisbindzel.
Dän. Krydsbændſel.
Schw. Kryſsbänſel.
Engl. Seiſing of a Block &c.
Franz. Amarrage bridé
Ital. Ligatura ſtrangulata.
Span. Ligadura con cruz, ligadura cruzada.
Port. Botaõ em cruz.

Ein Bindſel deſſen Theile zwiſchen den beyden Tauen um welche ſie gelegt worden, nochmals durch ein anderes Bindſel, perpendicular mit dem erſtern zuſammengezogen werden.

Kneif-BINDSEL.

Holl. Knypbindzel.
Dän. Knibebændſel.
Schw. Bänſel at nypa något ſamman med.
Engl. A lashing to wring two cables or thick ropes together.
Franz. Ammarrage à faire approcher deux groſſes cordes.
Ital. Ligatura che ſi torce con manovelle per far avviccinare due capi.
Span. Torton.
Port. Botaõ que ſe aperta com eſpeques para atracar dous cabos.

Wenn man um zwey ſchwere Taue ein Bindſel legen muſs, und ſie zu ſteif und dick ſind, als daſs ſie ſich an einander bringen laſſen, ſo legt man um beyde erſtlich ein Tau oder Bindſel dergeſtalt, daſs ſolches mit einem Drehbaum zuſammen gedrehet werden kann. Dieſes Bindſel nennt man ein Kneifbindſel. Wenn die Taue nun dicht an einander gekommen ſind, ſo legt man um dieſelben das gehörige Bindſel und läſst daſs Kneifbindſel wieder los.

Nock-BINDSEL, ſ. Nockbindſel.

BINNEN.

Holl. Binnen.
Dän. Binden.
Schw. Binnen eller binnen.
Engl. In.
Franz. Dedans.
Ital. Dentro.
Span. Dentro.
Port. Dentro.

Das plattdeutſche Wort für innen oder inwendig im Gegenſatz von Buten, (auſſen) man gebraucht es in folgendem Verſtande.

BINNENHAFEN.

Holl. Binnenhaven.
Dän. Bindenhavn.
Schw. Binnenhamn.
Engl. Baſin of a port or that part of the harbour which is ſhot by a boom.
Franz. Paradis, Chambre d'un port, *in der mittelländiſchen See.* Darſene *oder* Darce.
Ital. Darſena, Tarſena, Mandracchio.

Span. Enſenada.
Port. Bacia em hum porto.

Der innere Theil eines Hafens welcher am tiefſten in das Land oder in die Stadt gehet, und mit einem Baum oder mit einer Kette verſperret wird, zum Unterſchied von Butenhafen, (der äuſſere Hafen) welcher ſich vor dem Binnenhafen befindet, und der ſeines groſſen Umfangs wegen nicht mit einer Kette oder einem Baum verſperrt werden kann, ſondern gewöhnlich nur mit Düc Dalben umgeben iſt, hinter welchen die Schiffe geſichert liegen.

BINNENLANDER.

Holl. Binnenlander.
Dän. Et Slags Fartöj iſHolland.
Schw. Binnenlander, et Slags Fartyg i Holland.
Engl. A ſmall dutch veſſel. (This is nowiſe like the engliſh bilander.)
Franz. Un petit batiment hollandois.
Ital. Un piccolo baſtimento Ollandeſe, una ſorte di balandra.
Span. Un pequeño barco holandes.
Port. Eſpecie de chalupa, ou embarcaçaõ hollandez.

Ein in Holland gebräuchliches einmaſtiges Fahrzeug, welches von drey Menſchen regiert wird. Es iſt platt von Boden und führt Schwerdter an den Seiten, die gröſsten Binnenlander halten ungefähr 60 bis 80 Tonnen.

BINNENLAUFEN.

Holl. Binnenloopen.
Dän. At löbe binden, löbe i en Havn.
Schw. Binnenlöpa.
Engl. To ſail into a harbour or river.
Franz. Entrer dans le port.
Ital. Entrar in un porto.
Span. Andar en el puerto.
Port. Ir no porto.

Zuweilen verſteht man darunter einlaufen, oder des ſchlechten Wetters und der Leckaſche wegen in einen Hafen ſegeln. Allgemein heiſst es aber in einen Hafen hineinſegeln, oder einen Hafen anthun.

BINNENLICHTER, ſ. Lichter.

BINNENSCHOOT, am Leeſegel.

Holl. Binnenſchoot van een Leezeil.
Dän. Læſejlets Bindenſkiöd.
Schw. Läſeglets Binnenſkot.
Engl. The inner ſheet of a ſtudding ſail.

Franz.

Franz. L'ecoute des etuines.
Ital. Scotta interiore d'un cortellezzo.
Span. Eſcota interior de una ala.
Port. Eſcota interior de hum cutelo.

Die innere Schoot am Leeſegel Fig. 529 k k zum Unterſchied von Butenſchoot, oder die äuſſere Schoot, Fig. 529. 11.

BINNENSTEVEN vorne, oder BINNEN-VORSTEVEN.

Holl. Binnenſteven.
Dän. Indenſtevnen paa Forſtevnen.
Schw. Följare innan på Forſtäfven.
Engl. The apron.
Franz. Contre-étrave interieur.
Ital. Contraruota interiore.
Span. Contrabranque.
Port. Contraroda.

Iſt ein krummes Holz, Fig. 59 a a. welches gewöhnlich aus zwey Stücken zuſammengeſetzt iſt, und in die hohle Bugt des Vorſtevens paſſen muſs, um an denſelben geſpikert zu werden. Es dient dieſer Binnenvorſteven zur Verſtärkung des Vorſteven. Man macht ihn eben ſo breit als den Vorſteven aber nur $\frac{2}{3}$ ſo dick. Das untere Stück deſſelben hat zuweilen die Geſtalt einer Knie, wovon der ſtehende Arm mit dem Vorſteven und der liegende mit dem Kiel verbunden iſt.

BINNENSTEVEN hinten, oder Binnen-hinterſteven.

Holl. Binnenagterſteven.
Dän. Indenſtevnen paa Agterſtevnen.
Schw. Följare innan på Ackterſtäfven.
Engl. The inner-poſt, which is ſeldom ſeen in engliſh built veſſels.
Franz. Contre-étambot interieur.
Ital. Contra-aſta interiore di poppa.
Span. Albitana del codaſte.
Port. Contracadaſte.

Ein Stück Holz welches zur Verſtärkung des Hinterſteven dient und an die innere Seite deſſelben gebolzt iſt, ſo wie der loſe Hinterſteven an die äuſſere Seite.

BINNUNG, (beym Kahnbauer.)

Iſt auf einem flachen Fluſsſchiff, das an jeder Seite des obern Randes, an der oberſten Planke, inwendig und auf den Stangen der Knie befeſtigte Holz, welches 6 Zoll hoch und 5 Zoll dick, und ſo lang iſt, daſs es vom Stäbeblock ha im Vordertheil bis zum Hintertheil des Schiffs reicht. In der Fig. 598 wird die Binnung durch

den Gangbord D E bedeckt, denn ſie liegt genau hinter dieſem. Der Zweck der Binnung iſt, der Fütterung D F zur Unterſtützung zu dienen.

BIREMES.

Wir werden unter dem Artikel Schiffbau bey den Römern, Gelegenheit haben weitläuftiger von dieſen ſo bekannten Schiffen der Alten zu handeln.

BIT.

Holl. Bit.
Dän. Krigen.
Schw. Kriet.
Engl. Bite.
Franz. La taillemer ou la partie inferieure du l'avant.
Ital. Tagliamare.
Span. Tajamar.
Port. Talhamar.

Heiſst auch an etlichen Orten die Schärfe des Schiffs vorne, wo ſolches das Waſſer ſchneidet.

BITTERENDEN.

Holl. Bitterenden.
Dän. Gamle Tov-Ender.
Schw. Gamla Täg ändar.
Engl. Junk.
Franz. Bouts de cables.
Ital. Pezzi corti d'una gomena.
Span. Trozos de cable.
Port. Troças de amarra.

Kurze Stücke oder Enden von alten Tauen.

BLADE, Blaken (beym Kahnbauer.)

Diejenigen Bohlen (Fig. 598. c d) welche auf dem Boden eines flachen Fahrzeugs aufgenagelt werden, und zwar nach der Breite des Bodens auf denen Stellen wo die Planken des Schiffbodens zuſammengeſetzt ſind, (ſ. Wechſel). Dieſe Blade halten die in der Länge zuſammengeſetzten Bodenplanken feſt zuſammen. Sie ſind 3 Zoll dick wie die Bohlen des Bodens und $\frac{1}{2}$ Fuſs breit, und werden mit hölzernen Nägeln, wozu die Löcher mit dem Stangenbohrer vorgebohrt werden, befeſtigt. Dieſe Bohlen liegen alſo der Breite nach über dem Boden und es ſtehen zwey Blade manchmal 10 bis 12 Zoll von einander, ſo wie es die Wechſelung erfordert, weil ein jedes Blad einen Wechſel bedeckt.

BLADUNG, Laſchung, Blattung, (beym Kahnbauer.)

Die Art und Weiſe wie man zwey Seitenplanken eines groſſen Kahns zuſammen ſetzt, ſo insgemein aus zwey Stücken beſtehet. An einem Ende

Ende beyder Plankenhälften, die der Schiffszimmermann zuſammen ſetzen will, wird 15 Zoll vom Ende entfernt, auf halbes Holz eingeſäget, und nachher wird mit der Axt dieſes Ende bis zum Schnitt zur halben Dicke verdünnet. Beyde verdünnete Enden werden nun in einander geſtoſſen und mit eiſernen Nägeln befeſtigt.

BLAFFERNAGEL. ſ. Nagel.

BLAFTERN, ſ. Killen.

BLASEBALKEN.

Holl. Blaasbalk.
Dän. Gallion Bræder.
Schw. Bräder under Gallionsknän at forhindra Störtningen af Sjön.
Engl. Wash-boards under the cheeks or doubling of the cut-wather, or the planks nailed on the outſide of it underneath the cheeks of the head.
Franz. Tambour d'éperon, mouchoir, ou rempliſſage ſous les jottereaux.
Ital. Battimare.
Span. Batidero.
Port. Chapuzes das curvas do beque.

So nennt man den unter der unterſten Schlieſsknie des Gallions befindlichen Theil von Planken, Fig. 235. G. die den Winkel oder die Lücke ausfüllen, den die hervorſpringende untere Schlieſsknie mit dem Bug macht. Es wird dadurch verhindert, daſs die Wellen nicht mit Gewalt unter die Schlieſsknie ſtoſſen, ſondern ſich ſanft brechen.

BLATT eines Riemen.

Holl. Blad van een Riem.
Dän. Blad paa en Aare.
Schw. År-Blad.
Engl. The blade or waſh of an oar.
Franz. Pelle d'aviron.
Ital. Pala d'un remo.
Span. Pala de un remo.
Port. Pala de hum remo.

ſ. Riem.

BLATT des Ankers, ſ. Ankerflügel.

BLATTUNG, ſ. Bladung.

BLAU am Holz.

Holl. Het Blaauw aan't Hout.

Iſt noch eine Art Spint bey Föhrenholz. Bey Eichenholz aber, welches eine Zeitlang im Waſſer gelegen, nennt man Blau, diejenigen Stellen worinn das Waſſer gezogen und welche blau ſcheinen, man hält ſolches für eine gute Eigenſchaft des Holzes. Wenn das Holz aber eine kurze Zeit wieder aus dem Waſſer geweſen, werden dieſe Stellen wieder weiſs.

BLAUE Flagge, ſ. Flagge,

BLEIBEN. Das Schiff iſt geblieben.

Holl. Blyven.
Dän. Blive.
Schw. Blifva.
Engl. To be loſt.
Franz. Perir.
Ital. Perire.
Span. Perecer.
Port. Perecer.

Man ſagt von einem Schiffe es iſt geblieben, wenn es untergegangen, oder verlohren iſt.

BLEILOTH, ſ. Loth.

BLEINAGEL, ſ. Nagel.

BLICKFEUER.

Holl. Blik-Vuuren.
Dän. Blik Fyr.
Schw. Blik Fyr, Signal Fyr.
Engl. Signals made by falſe fires.
Franz. Faux feux.
Ital. Falſi fuochi.
Span. Fuegos falſos, ſeñales de fuego.
Port. Fogos falſos.

So werden gewiſſe Signäle genannt, die man in der Nacht auf Schiffen durch Anſteckung etwas Pulvers von Zeit zu Zeit macht, um ſich unter einander Nachricht zu geben, wo man ſich befindet.

Die Vor-Segel liegen BLIND.

Holl. De Voorzeilen leggen blind.
Dän. Forſejlene ligge blind.
Schw. För Seglen ligger blind.
Engl. The after-ſails becalm the fore-ſails.
Franz. Les voiles de l'arriere derobent le le vent à celles de l'avant.
Ital. Le vele di poppa togliono il vento alle vele di prua.
Span. Las velas de proa eſtán al ſocaire, las velas de popa quitan el viento a las de proa.
Port. A gavia aſſombra o velacho indo em popa.

Wird von denjenigen Segeln eines Schiffs geſagt, welchen der Wind von den andern Segeln aufgefangen oder genommen wird. Z. E. wenn man vor dem Winde ſegelt, ſo liegen die Vorſegel blind weil die Hinterſegel ihnen den Wind auffangen.

BLINDSTEHENDER Anker, ſ. Anker. No. 86.

BLINDSTEHENDE Ankerboye, ſ. Anker. No. 148.

BLIND vors Gat, ſ. Brodgewinner.

BLINDE, groſſe BLINDE, Unter-BLINDE.

Holl. Blinde, Onderblinde.
Dän. Blinden.
Schw. Blinda.
Engl. Sprit-ſail of a ſhip.
Franz. Civadiere.
Ital. Civada.
Span. Cebadera, o Cebo.
Port. Cevadeira.

Das unterſte Segel des Bugſpriets, ſ. ein mehreres unter Segel.

Augen der BLINDE.

Holl. Oogen van de Blinde.
Dän. Ojnene, paa Blinden.
Schw. Ogon på Blinden.
Engl. The eyes or holes of the ſprit-ſail of a ſhip.
Franz. Les trous ou les yeux de la civadiere.
Ital. Occhj della civada.
Span. Deſaguaderos.
Port. Oculos o burracos da cevadeira.

ſ. Blinde.

Toppenants der BLINDE, ſ. Toppenants.

Spaniſche Toppenants der BLINDE, ſ. Toppenants.

Triſſen der BLINDE, ſ. Triſſen.

Schoten der BLINDE, ſ. Schoten.

Kreuzreefen der BLINDE, ſ. Reefen.

Schieb-BLINDE.

Holl. Schuifblinde.
Dän. Boyten-Blinden.
Schw. Skufblinda.
Engl. Bowſprit-top-ſail or ſprit-top-ſail.
Franz. Contrecivadiere.
Ital. Contracivada.
Span. Contracebadera, ò Contracebo.
Port. Sobrecevadeira.

Das oberſte Segel des Bugſpriets, ſ. Segel.

Oben-BLINDE.

Holl. Bovenblinde.
Dän. Bovenblinden.

Schw. Bofvenblinda.
Engl. Bowſprit-top-ſail.
Franz. Perroquet du beaupré.
Ital. Contracivada.
Span. Contracebadera, Sobrecebadera.
Holl. Sobrecevadeira.

So nannte man in ältern Zeiten die jetzige Schiebblinde welche ſich damals an der Stenge des Bugſpriets befand, ſ. Segel.

BLINDE Klippen.

Holl. Blinde Klippen.
Dän. Blinder, Blindklipper, hvorpaa Bölgerne brydes.
Schw. Blindklippor.
Engl. Breackers.
Franz. Briſans.
Ital. Scoglj a fior d'acqua.
Span. Abrojos. Una laja.
Port. Cachopos, rochedos à flor d'agua.

Klippen die etwas unter der Oberfläche des Waſſers liegen und über welche ein Schiff nicht ohne Gefahr anzuſtoſſen fahren kann.

BLINDEN oder BLINDE-Luken vor den Fenſtern der Kajüte.

Span. Blinden.
Ital. Blind-Luger, Lendſe-Skoder eller Lemmer for Kahyts Vinduerne.
Schw. Blind-Lukor.
Engl. Dead-lights.
Franz. Faux ſabords ou faux mantelets pour les fenètres de la poupe.
Ital. Contra portelli o fineſtre oſcure.
Spao. Gualdrines.
Port. Poſtigos de pao.

Luken, welche man bey ſchwerem Sturm vor die Kajütsfenſtern ſetzt, damit ſolche nicht von der See eingeſchlagen werden.

BLINK.

Holl. Blink.
Dän. Et klart Sted eller Plet paa Himmelen i Taage.
Schw. Et klart Ställe på Himmelen i Töken.
Engl. A clear ſpot in a clowdy Sky.
Franz. Eclairci ou clairon.
Ital. Chiarore, ſchiarito nel cielo.
Span. Una claridad en un cielo anublado.
Port. Claraõ que ſe vé no Ceo em tempo oſcuro.

Eine klare Stelle am Himmel, die ſich zuweilen bey neblichten oder dunkeln Wetter zeigt.

BLOCK.

Holl. Blok.
Dän. Blok.
Schw. Bläck.
Engl. Block.
Franz. Poulie.
Ital. Bozzello.
Span. Moton, Cuadernal.
Port. Mutaõ.

Ein allgemein bekanntes mechaniſches Werkzeug, das inſonderheit auf Schiffen von unendlichem Gebrauch iſt. Es beſteht aus einem Gehäuſe Fig. 142, a, das nach dem verſchiedenen Gebrauch der Blöcke mancherley Geſtalt hat. Das Haus oder Gehäuſe eines einſcheibigten Blocks 142. a, hat die Geſtalt einer platten Melone. Zwiſchen den gröſsten Seiten iſt eine länglichte Oefnung gemacht, welche man den Raum nennt. und in dieſem befindet ſich eine Scheibe c die ſich um eine Axis b drehet, welche der Nagel des Blocks heiſst, und durch die Mitte des Blocks und der Scheibe geht. Die inwendige untere Seite des Raums wird der Heerd genannt, wenn daher das Loch der Scheibe zu groſs geworden, und dieſelbe unten anſtöſst, ſo ſagt man, der Block läuft auf dem Heerd. In der Mitte auf den gröſsten äuſſern Seiten iſt auch nach der Länge des Blocks eine Rinne, oder Höhlung x gemacht, welche die Keep des Blocks genannt wird, und um welche entweder ein Strop Fig. 144. b, oder ein eiſerner Beſchlag Fig. 149. b, zu liegen kömmt, vermittelſt welches man den Block irgendwo feſt machen kann. Es giebt noch andere Arten Blöcke, die unter dem Namen Grenadier, Schildpat, Tauſendbein, Jungfern, Doodshooften, Spinnkopfhölzer oder Spriethölzer bekannt ſind. Die Scheiben der Blöcke werden gewöhnlich von Pockholz gemacht, zuweilen aber auch von Meſſing oder anderm Metall; inſonderheit findet man dieſes bey ſchweren Blöcken, die mehr als eine Scheibe haben. Die Scheibe muſs eben ſo dick ſeyn als das Tau welches um dieſelbe fährt, und der Umkreis dabey etwas ausgehöhlt, damit das Tau deſto beſſer darauf liege. Der Diameter oder die Höhe der Scheibe iſt ſechsmal ſo groſs als die Dicke derſelben. Etliche Scheiben ſind auch von Pockholz und haben in der Mitte wodurch der Nagel geht eine metallene Büchſe ſ. Büchſe.

Theile eines Blocks.

1. Der Kaſten, das Haus oder Gehäuſe eines BLOCKS.

Holl. Het Huis-
Dän. Blokhuſet.
Schw. Hus, Bläck-Hus.
Engl. The ſhell.
Franz. Le corps de la poulie, caiſſe de poulie.
Ital. Caſſa d'un bozzello.
Span. Cuerpo. ó la Caja.
Port. Caixa do mutaõ.
ſ. Block.

2. Der Raum oder das Scheibengat eines BLOCKS.

Holl. Ruim, Schyfgat.
Dän. Skivgattet.
Schw. Skifgattet.
Engl. The channel or vacant place in a block, which contains the ſheave.
Franz. La mortaiſe.
Ital. Occhio d'un bozzello.
Span. La mortaja.
Port. O gorne.
ſ. Block.

3. Der Nagel eines BLOCKS.

Holl. Nagel.
Dän. Naglen.
Schw. Nagel.
Engl. The pin.
Franz. L'eſſieu, goujon de poulie.
Ital. Perno d'un bozzello.
Span. Perno del moton.
Port. Perno.
ſ. Block.

4. Die Scheibe eines BLOCKS.

Holl. Schyf.
Dän. Skiven.
Schw. Skifva.
Engl. The ſheave.
Franz. Le rouet.
Ital. Poleggia.
Span. Roldana.
Port. Roldana ou Roda.
ſ. Block.

5. Der Stropp um einen BLOCK.

Holl. Stropp.
Dän. Stroppen paa Blokken.
Schw. Stropp.
Engl. The ſtrops.
Franz. L'eſtrop.
Ital. Stroppo.
Span. Garganteadura.
Port. Alſa.
ſ. Block.

6. Die Keep eines BLOCKS.

Holl. Keep.
Dän. Kæben.
Schw. Käben.
Engl. Notch.
Franz. Goujure ou rainure.
Ital. Incanalatura, incaſtro.
Span. Canalita.
Port. Gaiva.

7. Heerd eines BLOCKS.

Holl. Haard.
Dän. Underſte Side af Skifgattet.
Schw. Underſta Kant eller Botten i Skifgattet.
Engl. The hottom of the channel of a block.
Franz. Le fond de la mortaiſe d'une poulie.
Ital. Il fondo dell' occhio d'un bozzello.
Span. El fondo de la mortaja de un moton.
Port. O fondo do gorne de hum moutaõ.

Ein einſcheibigter BLOCK.

Holl. Een enkelde Blok, een Blok met een Schyf.
Dän. Enkelte Blok.
Schw. Enſkifve Bläck.
Engl. Single block.
Franz. Poulie ſimple.
Ital. Bozzello ſemplice.
Span. Moton.
Port. Moutaõ.

Ein Block welcher nur eine Scheibe hat. Man hat einſcheibigte Blöcke Fig. 144. b, die geſtropt, und mit einem Auge x verſehen ſind, vermittelſt welches ſie um eine Raa oder an einen andern Ort, wo ſie dienen ſollen, befeſtigt werden. Auch giebt es einſcheibigte Blöcke die ebenfalls auf ſolche Weiſe geſtropt ſind, woran ſich aber ein Hunsfot, und ein Auge Fig. 179. befindet, um zum unterſten Block einer Talje zu dienen. Noch andere einſcheibigte Blöcke giebt es mit Beſchlag.

Ein zweyſcheibigter BLOCK.

Holl. Een dubbelde Blok, een Blok met twee Schyven.
Dän. Tveſkivede Blok eller toſkivede Blok.
Schw. Tväſkifve Bläck.
Engl. A block with two ſheaves.
Franz. Poulie à deux rouets.
Ital. Bozzello di due occhj.
Span. Cuadernal de dos ojos.
Port. Cadernal de dous gornes.

Ein Block in deſſem Gehäuſe ſich zwey Scheiben in paralleler Richtung neben einander befinden Fig. 153. Eben ſo hat man dreyſcheibigte und vierſcheibigte Blöcke Fig. 149. und Fig. 186.

Viol-BLOCK oder Violin-BLOCK.

Holl. Violblok.
Dän. Fiolblok.
Schw. Doubbla-Bläck, Fiolbläck.
Engl. A long tackle-block.
Franz. Poulie double de palan.
Holl. Taglia.
Dän. Polea.
Port. Moutaõ de emtalha.

Ein aus einem Stück gemachter doppelter einſcheibigter Block, Fig 156, wovon der untere etwas kleiner als der obere iſt. Es dient dieſer Block gewöhnlich zum obern Block einer Talje, Fig. 179. a, allein jetzt nimmt man faſt jederzeit zweyſcheibigte Blöcke dazu, weil erſtere Urſache ſind, daſs ſich der Läufer leicht verwickelt oder unklar wird.

Haken-BLOCK, Hak-BLOCK oder BLOCK mit einem Haken,

Holl. Blok met een Haak.
Dän. Hageblok.
Schw. Hakebläck.
Engl. A ſingle block with a hook.
Franz. Poulie ſimple à croc.
Ital. Bozzello con gancio di ferro.
Span. Moton de gancho.
Port. Moutaõ de gato.

Ein Block mit einem Haken, (Fig. 214. b.) der entweder geſtropt iſt (Fig. 162. a.) oder auch mit Eiſen beſchlagen. (Fig. 147. und 149. b.)

Warrel-BLOCK oder BLOCK mit einem Warrel.

Holl. Warrelblok.
Dän. Hvirvelblok.
Schw. Varrelbläck, Bläck ſom ſnorras omkring.
Engl. An iron-bound Block with a ſwivel-hook.
Franz. Poulie à tourniquet.
Ital. Bozzello con gancio di ferro chè vira.
Span. Moton de torno.
Port. Moutaõ de torno.

Ein Block (Fig. 158.) woran ſich ein eiſerner Haken befindet, der auf eine Platte geklunken iſt, ſo daſs er ſich herum drehen kann. Man gebraucht

dergleichen Blöcke gewöhnlich zum untern Block der Marsſegel-Fallen, und auf engliſchen Schiffen zum untern Stengenwind-Block. (Fig. 600. b.) Der Warrel oder Wirbel dient dazu, daſs man den Block herum drehen kann, wenn die Parten des Läufers ſich kreuzen oder unklar werden, welches bey neuem Tauwerk gewöhnlich der Fall iſt.

Steert-BLOCK.

Holl. Steertblok, Staartblok.
Dän. Sterteblok.
Schw. Stjert Bläck.
Engl. Tail-block.
Franz. Poulie ſimple à fouet.
Ital. Bozzello di coda.
Span. Moton de rabiza.
Port. Moutaõ de rabinho ou rabicho.

Ein Block (Fig. 157) woran ein Ende oder Stück von einem Tau geſtropt iſt, vermittelſt welches derſelbe an ein Stag oder Wandtau befeſtigt werden kann.

Gien-BLOCK.

Holl. Geinblok of Jynblok,
Dän. Gieblok eller Gierblok.
Schw. Gineläck.
Engl. A winding tackle-block with two or three ſheaves.
Franz. Poulie de caliorne à deux ou trois rouets.
Ital. Bozzello di due, tre o quattro occhj.
Span. Cuadernal.
Port. Cadernal.

Blöcke mit 2, 3 oder mehreren Scheiben die zu einer Gien gebraucht werden, ſ. Gien.

Fuſs-BLOCK.

Holl. Voetblok.
Dän. Fodblok.
Schw. Fotläck.
Engl. Quarter-block,
Franz. Poulie de retour.
Ital. Bozzello di retorno.
Span. Moton de retorno.
Port. Moutaõ de retorno.

Ein einſcheibigter Block (Fig. 179. c) der irgendwo feſt gemacht wird, und wodurch das Ende von dem Läufer einer Talje oder Gien fährt, um ſolchem eine andere Richtung zu geben. So findet man z. E. Fuſsblöcke auf dem Deck, wodurch das laufende Tauwerk der Segel fährt, damit das Volk mit ungleich mehrerer Kraft von unten nach oben ziehen kann.

Kinbacks-BLOCK oder Lothliens-BLOCK.

Holl. Kinnebaksblok.
Dän. Kindbaksblok eller Kaſtblok.
Schw. Kipläck.
Engl. Snatch-block.
Franz. Poulie coupée ou à dent (*vulgo* galoche.)
Ital. Paſtecca.
Span Pateſca.
Port. Pateſca.

Ein einſcheibigter Block (Fig. 161.) welcher an der einen breiten Seite einen Ausſchnitt hat, ſo daſs man durch denſelben ein Tau über die Scheibe legen kann, ohne es einſcheeren zu dürfen, wie es bey andern Blöcken erfordert wird. Es fahren inſonderheit die Bulienen des groſſen Segels über Kinnbacksblöcke, weil man ſolche jedesmal bey dem Wenden eines Schiffs wieder aus denſelben herausnehmen muſs. Auch werden dieſe Blöcke zu den Lothlienen gebraucht.

Kat-BLOCK.

Holl. Katblok.
Dän. Katteblok.
Schw. Kttläck.
Engl. Cat-block.
Franz. Poulie de capon.
Ital. Bozzello di cappone.
Span. Cuadernal de gata.
Port. Cadernal de turco.

Ein groſſer dreyſcheibigter, mit Eiſen beſchlagener Block (Fig. 149. b) woran ſich ein Haken befindet um damit den Ring des Ankers zu faſſen, wenn derſelbe aufgekattet werden ſoll. Man ſieht dieſen Block auch in der Fig. 19. a.

Kardeel-BLOCK.

Holl. Kardeelblok.
Dän. Cordelsblok.
Schw. Cardelläck.
Engl. Gear-block.
Franz. Poulie de driſſe.
Ital. Bozzello della drizza.
Span. Cuadernal de paloma.
Port. Cadernal de paloma.

Hierunter verſteht man groſſe dreyſcheibigte und geſtropte Blöcke, wodurch die Kardeelläufer fahren. Einer davon iſt, an einem Hanger unter dem Eſelshaupt und der andere an einer der untern Raaen befeſtigt. Man ſieht ſie Fig. 103. h. h.

BLOCK am Ende der groſſen Raa, für die Marsſegelſchoten und groſſen Toppenants.

Holl.

Holl. Marsschootenblok.
Dän. Mærse-Skiöd-Blok paa Nokken af Under-Raaen.
Schw. Mårs-Skot-Bläck.
Engl. Top-sail-sheet-block.
Franz. Poulie à talon, ou de bout de vergue.
Ital. Bozzello delle scotte di gabia e degli amantigli grandi.
Span. Moton de las escotas de gabia y de los amantillos grandes.
Port. Moutaõ das escotas da gavia e dos amantilhos grandes.

Ein Block (Fig. 155) am Nock der grossen Raa worinn sich zwey Scheiben die rechtwinklicht über einander liegen befinden, und wovon die untere gröſſer ist als die obere. Es wird dieser Block vermittelst des gestropten Auges a, an das Nock der grossen Raa gehänkt. Um die gröſste Scheibe fährt die Schoote des Marssegels und um die kleinste der Toppenant von der grossen Raa, der auch über einen andern unter dem Esselshaupt hängenden Block Fig. 160 geschoren ist. Jetzt sind die Toppenants gewöhnlich nur einfach und an das Nock der Raa befestigt, fahren auch nur blos um einen Block unter dem Esselshaupt. Nach ersterer Art sieht man diesen Block deutlich in der Fig. 100. und Fig. 103. a a.

Toppenants-BLOCK der Marssegel.

Holl. Toppenantsblok van het Marszeil.
Dän. Mærse-Toplents-Blok.
Schw. Mårs-Topplänte-Bläck.
Engl. Lift-block of a top-sail.
Franz. Poulie de balancine.
Ital. Bozzello degli amantichi di gabia.
Span. Moton de los amantillos de gabia.
Port. Moutaõ dos amantilhos de gavia.

Ein einscheibigter Block, welcher sich an dem Nock der Marsraa befindet, und durch welchen der Toppenant des Marssegels fährt. Jetzt ist ebenfalls dieser Toppenant einfach und blos an die Raa befestigt.

Werft-BLOCK oder Helling-BLOCK.

Holl. Werftblok, Hellingblok.
Dän. Verft-Blok at vinde Skibet op med.
Schw. Gineblöcken at vinda Skeppet up på Uphalnings-Platsen.
Engl. Large leading-blocks with brass sheaves made use of in the dock-yards.
Franz. Poulies longues à rouets de fonte,
Ital. Taglia d'occhio.

Span. Polea grande de tres ojos.
Port. Polea grande de tres gornes.

Ein langer Block Fig. 174 mit 3 oder mehrern metallenen Scheiben unter einander, welcher an einem Pfahl, der sich oben an dem Ende der Helling befindet, befestigt ist. Ein ähnlicher Block mit einem Haken wird an den Bügel des Schleeps Fig. 635. a a gehaket und durch beyde ein Läufer geschoren, worauf man mit einem Erdspill windet, um das auf den Schleep gebrachte Schiff aufzuholen.

Bullen-BLOCK.

Holl. Gienblok aan een Onderligger om het Schip te kielhaalen.
Dän. Gierblok at kiölhale Skibet.
Schw. Girebläck at kölhala eller kränga Skeppet.
Engl. Careening-block.
Franz. Poulie de carene.
Ital. Bozzello di carenare.
Span. Cuadernal de tumbar.
Port. Cadernal de crenar.

Ein schwerer Gienblock mit mehrern Scheiben, der zuweilen wie Fig. 173. gestaltet ist. Er wird bey dem Kielholen eines Schiffs gebraucht, indem über die Scheiben die schweren Gienläufer fahren, womit das Schiff auf die Seite gewunden wird.

Stengenwindreeps-BLOCK.

Holl. Stengwinderblok.
Dän. Stængevindreeps-Blok.
Schw. Stångvindreps-Bläck.
Engl. Top-block.
Franz. Poulie de guindereſſe.
Ital. Bozzello del capo buon.
Span. Moton de virador.
Port Moutaõ do amante.

Ein einscheibigter, mit Eisen beschlagener und mit einem Haken versehener Block (Fig, 147.) der an einen unter dem Eselshaupt befindlichen Augbolzen gehaket wird, und durch den das Stengenwindreep fährt, s. Fig. 237.

Bauchgordings-BLOCK.

Holl. Buikgordingsblok.
Dän. Buggaardings-Blok.
Schw. Bukgårdingsbläck
Engl. Clue-line-block.
Franz. Poulie de sous vergue.
Ital. Bozzello degli imbrogli, o dei mezi di gabia.
Span. Moton de los brioles.
Port. Moutaõ dos briois.

Die an der Raa befindlichen Blöcke, wodurch die Bauchgordingen fahren, ſ. Bauchgordingen.

Nockgordings-BLOCK.

Holl. Nokgordingsblok.
Dän. Nokgaardings-Blok.
Schw. Näckgärdings-Bläck.
Engl. Leech-lines-block.
Franz. Poulie de cargue bouline, de bloc.
Ital. Pozzello dei ſerrapennoni.
Span. Moton de los apagapenoles.
Port. Moutaõ dos apagapenois e das cergideiras.

Die an der Raa befindlichen Blöcke für die Nockgordingen, ſ. Nockgordingen.

Geitau-BLOCK.

Holl. Gytouwsblok.
Dän. Gittovs-Blok.
Schw. Gigtågs-Bläck.
Engl. Clue-garnets and clue-lines-block.
Franz. Poulie de cargue point.
Ital. Bozzello per le ſagole delle bugne.
Span. Moton de los palanquines y chafaldetes.
Port. Moutaõ dos eſtingues.

Die an der Raa und dem Schoothorn der Segel befindlichen Blöcke für die Geitauen.

Fall-BLOCK.

Holl. Valblok.
Dän. Fald-Blok.
Schw. Fall-Bläck.
Engl. Top-ſails haliard-block.
Franz. Poulie des driſſes des huniers.
Ital. Bozzello delle drizze di gabia e di pappafico.
Span. Moton de las drizas de gabia.
Port. Moutaõ das aderiças de gavia.

Der Block wodurch die Fallen der Mars- und Leeſegel fahren, ſ. Fall.

Hanger-BLOCK.

Holl. Hangerblok.
Dän. Hanger-Blok.
Schw. Hangar-Bläck.
Engl. Tackle-pendents-block.
Franz. Poulie des pendeurs des mâts.
Ital. Bozzello delle corone degli amanti ſenali.
Span. Cuadernal de las coronas de los aparejos reales.
Port Cadernal das coroas dos aparelhos reaes

Der an den Hangern befindliche zwey- oder dreyſcheibigte Block, welcher zum obern Block der Seitentakel dient und wodurch die Läufer derſelben geſchoren werden.

Ohrliets-BLOCK.

Holl. Oorlietsblok.
Dän. Orliets-Blok.
Schw. Orliets-Bläck.
Engl. The block under the caps for the top-gallant-ſheets and lifts of the top-ſails.
Franz. Poulie ſous le chouquet pour les écoutes des perroquets et les balancines des huniers.
Ital. Bozzello dei capi di moro per le ſcotte dei pappafichi e amantichi di gabia.
Span. Moton de los tamboretes de los maſteleros por los eſcotines de los juanetes y amantillos de gabia.
Port. Moutaõ das pegas dos maſtareos por as eſcotas dos juanetes e amantilhos da gavia.

Dieſes war in ältern Zeiten ein Block der an beyden Seiten des Bram-Eſelshaupt ſaſs, und wodurch die Marstoppenants fuhren, welche als Bramſchoten dienten. Wenn dieſe Blöcke abgenommen wurden, hieng man die Eſelsohren wieder ein, denn man konnte das groſſe Marsſegel nicht eher laufen laſſen, bis die groſſen Bramſchoten eingeknebelt waren. Jetzt fahren die Marstoppenants gewöhnlich einfach und man hat daher auch beſondere Bramſchoten. Auf etlichen Kriegsſchiffen ſind die Orlietsblöcke noch im Gebrauch.

Leeſegelsfall-BLOCK.

Holl. Lyzeilsvalblok.
Dän. Læſejletsfald-Blok.
Schw. Läſegletsfall-Bläck.
Engl. Jewels-block.
Franz. Poulie frappée aux bouts des vergues baſſes pour les driſſes des bonnettes.
Ital. Bozzello della drizza dello ſcopamare e dei cortellazzi.
Span. Moton por las drizas de las raftreras y alas.
Port. Moutaõ das adriças das baredouras e dos cutelos.

Ein einſcheibigter Block an dem Ende einer Mars oder Bramraa, über welchen die Fall eines Leeſegels fährt.

Der lange BLOCK an der Bugſprietwuhling, ſ. Tauſendbein.

Doodshofdts-BLOCK.

Holl. Doodshoofd.
Dän. Dokshoved.
Schw. Dodkopp.
Engl. All kind of dead-eyes and deadblocks, excepting thoſe which are employed for ſetting up the ſhrouds, which are called in german *Jungfern.*
Franz. Moque.
Ital. Bigotta.
Span. Bigota de eſtay, bigota ciega.
Port. Sapata.

Ein Block in deſſem Gehäuſe keine Scheibe ſondern nur in der Mitte eine bloſſe Oefnung iſt, welche man das Doodsmannsauge nennt und wodurch ein Tau fahren kann. ſ. Fig. 181 und 182 a. b. Der gröſſte von dieſen Art Blöcken iſt der groſſe Stagblock.

Groſſe Stag-BLOCK oder groſſe Doodshofdt.

Holl. Groote Stagblok.
Dän. Store Stag-Blok.
Schw. Stora Stag-Bläck
Engl. Heart.
Franz. Moque du grand étai, Moque à un trou.
Ital. Bigotta di ſtrallo.
Span. Bigota del eſtay mayor.
Port. Sapata do eſtay grande.

Dieſe Art Blöcke Fig. 181. haben eine etwas länglichte Geſtalt und um dieſelben befindet ſich eine Keep worinn man das Stag legt, welches alsdann feſt um den Block geſtropt wird. Am Ende des Stagkragens befindet ſich ein ähnlicher Block, und durch das Doodsmannsauge dieſer beyden wird ein gut beſchmiertes Taljereep geſchoren, womit das Stag angeſetzt wird, ſ. Stag.

Spriet-BLOCK, Spinnkopf-BLOCK oder Sprietholz, Spinnkopf.

Holl. Spruitblok.
Dän. Flynder-Blok til Hanefoden.
Schw. Dodkopp med många Hål, Spryt-Bläck.
Engl. The dead eye of a crow-foot.
Franz. Moque d'araignée, moque de trelingage.
Ital. Bigotta con molti occhj.
Span. Liebre por la araña della mezana.
Port. Sapata.

Ein länglichtes Holz oder Block Fig. 182. e und d welcher mehrere in einer Linie befindliche Augen hat, wodurch der Hahnpoth an den Marſſen oder an der Beſahn fährt, ſ. Hahnpoth. Auf Schmacken und Kuffen verſteht man unter Sprietblock, den, zwiſchen dem Maſt und der Gaffel befindlichen Block, welcher mit zweyen einander entgegen ſtehenden Scheiben verſehen iſt, wodurch der jetzt einfache Hahnpoth und der Dirk fährt.

Spriet-BLOCK, mit drey Augen.

Holl. Spruitblok met drie Oogen.
Dän. Flynder-Blok med tre Øjne.
Schw. Spryt-Bläck med 3ne Hål.
Engl. An oblong dead eye with three holes.
Franz. Moque à trois trous.
Ital. Bigotta lunga con tre occhj.
Span. Liebre de tres ojos.
Port. Sapata de 3 olhos.

Dieſer Art Block Fig. 182. c dient eben ſo wie der vorhergehende an ſolchen Stellen wo 3 Taue in der Geſtalt eines Hahnpoths geſchoren werden ſollen.

Ein laufender BLOCK.

Holl. Een loopende Blok.
Dän. Löbende Blok.
Schw. Löpande Bläck.
Engl. A running block.
Franz. Poulie courante.
Ital. Bozzello corrente.
Span. Moton corrente.
Port. Moutaô corrente.

Ein Block der keine feſte Stelle hat, ſondern ſich auf und nieder, oder hin und her bewegen kann; ſo iſt z. E. der Block an einer Mantel ein laufender Block.

Ein geſtropter BLOCK.

Holl. Geſtropte Blok.
Dän. Stropped Blok.
Schw. Stroppat Bläck.
Engl. A ſtropped block.
Franz. Poulie etropée.
Ital. Bozzello ſtroppato.
Span. Moton engargantado.
Port. Moutaô aguantado, ou com alſa.

Ein Block der mit einem Strop verſehen, oder um welchen ein Strop gelegt iſt, Fig. 144. b. und 146. ſ. Einen Block ſtroppen und Strop.

Ein

Ein kahler BLOCK.

Holl. Een kaal Blok.
Dän. Uſtropped Blok.
Schw. Kal Bläck eller unſtroppat Bläck.
Engl. Unſtropped block.
Franz. Poulie detropée.
Ital. Bozzello diſtroppato.
Span. Moton deſengargantado.
Port. Moutaô deſaguantado.

Ein Block ohne Strop oder ohne Beſchlag.

BLOCK an BLOCK.

Holl. Blok aan Blok.
Dän. Blok om Blok.
Schw. Bläck om Bläck.
Engl. Block and block.
Franz. Situation d'un palan dont le garant eſt halé autant qu'il eſt poſſible et dont les deux poulies ſe touchent ou ſe baiſent.
Ital. I bozzelli d'un paranco ſi toccano.
Span. Los motones del aparejo ſe beſan, ó eſtán a beſar. El aparejo eſtá ſerrado.
Port. O aparelho eſtá cerrado.

Wird geſagt, wenn die Blöcke einer Talje oder einer Gien dicht an einander gekommen ſind, ſo daſs man nicht mehr holen kann, ohne dieſelben wieder aus einander zu bringen oder abzuſchaken.

Der BLOCK läuft auf dem Heerd.

Holl. De Blok, of de Schyf loopt op de Haard.
Dän. Skiven er uklar.
Schw. Skifvan är oklar.
Engl. The ſheave runs foul.
Franz. Le rouet touche le fond de la poulie.
Ital. La poleggia tocca il fondo della caſſa del bozzello.
Span. La roldana del moton eſtá ſentada.
Port. A roda do moutaô eſtá ſentada.

Wird von einem Block geſagt, wenn deſſen Scheibe verſchleten oder das Auge derſelben zu groſs geworden, ſo daſs der Rand bey dem herumlaufen unten an den Raum des Blocks ſtöſst.

Einen BLOCK ſtroppen.

Holl. Een Blok ſtroppen.
Dän. Stroppe en Blok.
Schw. Stroppa en Bläck.
Engl. To ſtrop a block.
Franz. Eſtroper une poulie.
Ital. Stroppare un bozzello.

Span. Engargantar un moton.
Port. Aguantar hum moutaô.

Heiſst einen Strop um einen Block legen, ſolches geſchiehet, indem man das Tau welches zum Strop dienen ſoll, um die Keep des Blocks legt, Fig. 143. c c c, und auf dem Block mit einem Bindſel befeſtiget, Fig. 144.

Stapel-BLOCK.

Holl. Stapelblok.
Dän. Stapel-Blok.
Schw. Stapel-Bläck.
Engl. The blocks upon which the Kee of a ſhip is laid while ſhe is buil ding.
Franz. Tins.
Ital. Tacchj.
Span. Picaderos.
Port. Picadeiras.

So heiſſen die Klötze a. a. a, Fig 94. welch unter dem Kiel eines Schiffs liegen, und di ganze Laſt deſſelben tragen, ſo lange noch dara gearbeitet wird. Sie befinden ſich ungefähr i einer Weite von 5 Fuſs von einander, und ge wöhnlich legt man die an den beyden äuſſerſte Enden befindlichen, etliche Zoll höher, als di mittelſten, damit der Kiel etwas Krümmung ode Bugt bekomme, welches wohl hauptſächlich in de Abſicht geſchiehet, um den Fehler zu verberge wenn das Schiff einen Katzenrücken aufgeſtoche hat. Neuere Schiffbauer haben bemerkt, da Schiffe die einen convexen Kiel haben, vortre liche Segler ſind, und daher werden in Englan die ſogenannten Smuggler und Cutter faſt all nach ſolchen Grundſätzen gebauet. Ein zu L verpool gebaueter Kaper, deſſen Kiel 58 Fuſ lang war, hatte dabey eine Krümmung von Zoll und war ein ganz vortreflicher Segler, Kiel.

Wenn das Schiff ablaufen ſoll, ſo nimmt ma die Stapelblöcke unter dem Kiel heraus, ode zerſpaltet ſie auch. Die oberſten Stapelblöcke worauf der Kiel ruhet, werden daher von de Engländern Splittingblocks genannt, weil ſi vom weichem Holz gemacht ſind und zerſpalte werden, der oberſte und höchſte Stapelbloc der unter dem obern Ende des Kiels liegt, wir von den Holländern und auch in etlichen deu ſchen Häfen der Dompblock genannt.

Stabe-BLOCK, ſ. Stabeblock.

Sparr-BLOCK, ſ. Sparrblock.

Streck-BLOCK, ſ. Streckblock.

BLOCK-Boye, ſ. Ankerboye und Boye.

BLOCKDREHER, BLOCKMACHER.

Holl. Blokmaaker.
Dän. Blokkedrejer.
Schw. Bläck-makare.
Engl. Block-maker.
Franz. Poulieur.
Ital. Bozzellaro.
Span. Motonero.
Port. Moutoneiro

Derjenige, welcher die Blöcke oder das Blockwerk eines Schiffs verfertiget.

BLOCK-Schraube- ſ. Schraube.

BLOCKWERK eines Schiffs.

Holl. Blokwerk.
Dän. Blokverk.
Schw. Bläckverk.
Engl. The blocks of a ſhip.
Franz. Les poulies d'un vaiſſeau.
Ital. I bozzelli d'un baſtimento.
Span. Motoneria.
Port. Moutoneria.

Hierunter verſteht man die geſammten Blöcke eines Schiffs.

BLUNDERBÜCHSEN.

Holl. Blunderboſſen.
Dän. Muſkedonnere.
Schw. Blinderböſſor.
Engl. Stockfowlers, Blunderbuſſes.
Franz. Eſpece de gros Mouſqueton.
Ital. Moſchettone.
Span. Bocacha.
Port. Moſquete grande.

Eine Art Schieſsgewehr mit einem weitem Lauf. Es wird mit Schrot und kleinen Kugeln geladen, und inſonderheit beym Entern eines Schiffs gebraucht.

BLÜSE.

Holl. Vuurbaake.
Dän. Et Fyrtaarn.
Schw. Fyrbäck.
Engl. A light-houſe on the ſea-coaſt.
Franz. Phare, ou Tour à feu.
Ital. Faro.
Span. Farol.
Port. Pharo. Pharol.

Ein Feuer ſo auf einem Thurm oder anderm erhabenen Ort, nahe bey einem Hafen oder einer Rhede brennt, damit ſich die Schiffer darnach richten können, und wiſſen wo ſie ſich befinden. Man ſetzt ebenfalls eine Blüſe an Küſten, in deren Nähe gefährliche Bänke oder Klippen liegen, damit die Schiffer durch dieſes Zeichen gewarnt werden. Die Höhe ſolcher Blüſen ſollte daher allezeit im Verhältniſs mit der Weite der gefährlichen Stelle ſtehen, wofür ſie warnen ſollen, auf daſs ſie in hinlänglicher Entfernung erblickt werden könnten. Auf Blüſen brennt gewöhnlich ein Steinkohlen Feuer, da aber die Flamme deſſelben, wenn friſche Kohlen aufgeſchüttet werden, eine Zeitlang erlöſcht, oder auch durch die Nachläſſigkeit des Hüters der es nicht oftmals genug anfriſcht, nur ein ſchwaches Licht von ſich wirft, ſo ſind die Leuchthürme auf welchen Lampen brennen, dieſen Blüſen vorzuziehen. Es befinden ſich die Lampen gewöhnlich in einem mit Fenſtern umgebenen Raum und ſie ſind mehrentheils mit Reflectorn verſehen. Diejenigen auf dem Leuchtthurm zu Liverpool haben die Geſtalt der Fig. 448. und Fig. 449. und ihre Reflectors ſind paraboliſch, damit die Strahlen des Lichts welches im Brenpunct ſteht, in paralleler Richtung gerade vorwärts geworfen werden. Der Tocht in der Lampe iſt von guter Baumwolle gemacht und aus einer Kanne tröpfelt gerade ſo viel Oehl als das Licht verzehrt, damit das Oehl in der Lampe allezeit gleiche Höhe habe. Man ſieht leicht ein, daſs man ſolche Lampe nur auf dem vierten Theil des Kompaſſes ganz erblickt und daſs zu einem Leuchtthurm den man von allen Seiten ſehen will, vier Lampen erfordert werden, die in einem Quadrat ſtehen müſſen.

BLUTFLAGGE. ſ. Flagge.

BÖ.

Holl Bui.
Dän. Byge.
Schw. By.
Engl. A ſudden ſqual of wind moſtly accompanied with rain.
Franz. Grain.
Ital. Rafago.
Span. Turbonada.
Port. Rajada de vento.

Ein plötzlich entſtehender und nur eine kurze Zeit anhaltender Windſtoſs. Böen entſtehen gewöhnlich bey unbeſtändigem Wetter.

Wenn eine Bö mit Regen oder Hagel begleitet iſt, ſo nennt man ſie eine Regenbö oder Hagelbö. Eben ſo ſagt man Donnerbö oder Bullerbö, und wenn ſie ſehr heftig iſt, ſchwere Bö. Da die Würkung einer Bö ſich nur auf einem kleinen Theil von der Fläche des Meers zeigt, ſo ſieht man ſie ſchon bey dem ſchäumenden Waſſer von ferne und gewinnt dadurch Zeit die Segel zu bergen

bergen oder auch nur aufzugeien. Selten hat eine Bö einerley Richtung mit dem Winde.

Buller-BÖ, Donner-BÖ.

Holl. Donder-Bui.
Dän. Unvejrs Byge, Torden-Byge.
Schw. Åske-By.
Engl. A ſquall of wind accompanied with thunder and lightnings.
Franz. Grain d'orage, grain orageux.
Ital. Rafago accompagnato di tuono e lampi.
Span. Turbonada de viento accompañada con relampagos y truenos.
Port. Rajada de vento acompanhada com trovões e relampagos.

ſ. Bö.

Eine ſchwere BÖ.

Holl. Een ſwaare Bui.
Dän. En haard Byge.
Schw. Häftig By.
Engl. A heavy guſt, or ſquall of wind.
Franz. Grain peſant.
Ital. Rafago forte.
Span. Turbonada fuerte.
Port. Rajada forte.

ſ. Bö.

Regen-BÖ.

Holl. Regenbui.
Dän. Regn-Byge.
Schw. Rägn-By.
Engl. A ſquall of wind accompanied with rain.
Franz. Grain peſant & pluvieux.
Ital. Rafago di vento, accompagnato di pioggia.
Span. Turbion, Turbonada de agua.
Port. Rajada acompanhada com chuva groſſa.

ſ. Bö.

Hagel-BÖ.

Holl. Hagelbui.
Dän. Haggel-Byge.
Schw. Hagel-By.
Engl. A ſquall of wind accompanied with hail.
Franz. Grain peſant accompagné de grêle.
Ital. Rafago di vento accompagnato di grandine.
Span. Granizada. Turbonada de graniza, de piedra.
Port. Rajada de pedra, de granizo.

ſ. Bö.

BOCK.

Holl. Bok.
Dän. Buk.
Schw. Bock.
Engl. The ſheers, ſuch as are ſet up to heave in their places the frames and timbers of a ſhip on the ſtocks and for other purpoſes in the dock-yards.
Franz. Bigues.
Ital. Cravia.
Span. Cabria.
Port. Cabrea.

Eine in der Seefahrt algemein bekannte Maſchiene Fig. 60. vermittelſt welcher man ſchwere Laſten aufwinden, Steven und andere ſchwere Hölzer aufrichten und Maſten aus und einſetzen kann. Sie beſteht aus zwey ſtarken runden Hölzern oder Bäumen c c, welche die Spieren des Bocks genannt werden, und wovon die obern Enden mit einem Tau Fig. 210 a a zuſammengebunden ſind, die untern aber ſtehen aus einander geſperrt, ſo daſs ſie eine Art Galgen formiren. Die Füſſe dieſer Spieren werden gewöhnlich in einen Schuh Fig. 60. d geſetzt, damit ſie nicht in die Erde ſinken, oder das Deck eindrücken. Die Verbindung der obern Enden wird die Nähung des Bocks genannt, und iſt mit einem Tau gemacht, das verſchiedenemal um die Spieren geſchlagen iſt, dergeſtalt, daſs es in der Mitte oder zwiſchen den Spieren kreuzweiſe über einander liegt, wie man Fig. 212 ſieht. An verſchiedenen Stellen der Bocksſpieren ſind einzelne Taue a a a a Fig. 60. geſchlagen, welche an der Erde oder auf dem Deck an Ringbolzen befeſtigt werden, ſie dienen dazu den Bock aufrecht zu halten und heiſſen Backſtagen. Zwey von dieſen Backſtagen ſind ſtärker als die übrigen und oben bey der Nähung befeſtigt, ſie fahren gerade nach den offenen Seiten und dienen dem Bock zur hauptſächlichen Stütze. Auch befinden ſich oben bey der Nähung zwey Blöcke e, e, wodurch die Jolltauen b b fahren, vermittelſt welcher der Bock aufgerichtet und niedergelaſſen, oder abgeviert werden kann. Zwiſchen den Spieren des Bocks hängt eine ſchwere Gien womit die Laſten aufgehieſſet werden.

Säger-BOCK.

Holl. Bock.
Dän. Sauge-Buk.
Schw. Bäck.
Engl. A gin or triangle with pullies.
Franz. Chèvre.
Ital. Mancina.

Span.

Span. Cabria.
Port. Cabrea.

Eine gewiſſe Maſchine Fig. 633. welche viel auf Zimmerwerften gebraucht wird, und vermittelſt welcher man inſonderheit Bäume, aus denen Planken geſäget werden ſollen, aufwindet um ſie auf Schragen zu legen. Sie beſteht aus drey Beinen, wovon zwey durch Queerhölzer mit einander verbunden ſind. Das dritte aber dient den beyden erſtern zur Stütze und iſt beweglich, ſo daſs man den Bock erhöhen und erniedrigen kann. Oben iſt eine Gien befeſtigt, und unten an den beyden Füſſen befindet ſich ein Spill vermittelſt welches man auf den Läufer der Gien windet.

Brenn-BOCK, ſ. Brennbock.

BOCKEN.

Holl. Bokken.
Dän. Stampe op og ned, dyppe op og ned, gaae med Næſen for meget i Söen ſaa at Topmaſterne lide derved.
Schw. Stampa emot Sjön.
Engl. To pitch or ſond.
Franz. Tanquer.
Ital. Saltare.
Span. Cabecear.
Port. Arfar.

Man ſagt von einem Schiffe es bockt (das iſt es bückt ſich) wenn es ſchwer ſtampft oder bey dem Stampfen mit dem Vordertheil plötzlich und tief ins Waſſer fällt, ſ. Stampfen.

BOCKSHÖRNER oder BOCKSOHREN.

Holl. Boks-ooren, Boks-hooren.
Dän. Buxhorn.
Schw. Boxhorn.
Engl. Bolts with a ring and a hook.
Franz. Chevilles à boucle et à croc.
Ital. Perni con gancio ed anello.
Span. Pernos de cancamo y de argolla.
Port. Cavilhas de amurada (que tem gato e arganeo.)

Sind Bolzen deren Kopf ſich in einem Haken endiget, unter welchem ſich ein Ring befindet Fig. 83. Man bedient ſich deren an ſolchen Stellen wo kein Platz für zwey Bolzen iſt, und wo man einen Ring- und Hakenbolzen gebrauchen muſs. Z. E. an jeder Seite der Stückpforten zur Befeſtigung der Kanonentalje und des Brohks.

BODEN des Schiffs.

Holl. Bodem van het Schip.
Dän. Skibsbund.

Schw. Skeppsbotn.
Engl. The bottom of a ſhip.
Franz. La carène d'un vaiſſeau.
Ital. Carena della nave.
Span. Fondo del navio.
Port. Fundo do navio.

Der unterſte im Waſſer befindliche Theil des Schiffs. Schiffe welche in nicht gar tiefem Waſſer gebraucht werden, haben einen platten Boden, andere ſind unten rund oder gar ſcharf gebauet. Was überhaupt die Geſtalt des Schiffsbodens anbetrift, ſo werden wir beym Artikel Schiff umſtändlicher davon reden.

Ein Fahrzeug mit plattem BODEN,

Holl. Een platbomde Schip.
Dän. Fartoj med flad Bund.
Schw. Et Skepp ſom har flat Bottn.
Engl. A flat bottomed veſſel which has no keel, as punts, horſe-ferry-boats.
Franz. Vaiſſeau bati à ſole, ou à fond plat.
Ital. Baſtimento con fondo piano,
Span. Barco con ſuelo.
Port. Embarcaçaõ chata.

Ein Fahrzeug welches unten platt iſt, oder keinen Kiel hat.

BODENEISEN, (beym Kahnbauer.)

Das gewöhnliche Kaltfateiſen der Kahnbauer ſ. Schmaleiſen, Plankeiſen und Schareiſen.

BODENFELD der Kanone.

Holl. Bodemſtuk.
Dän. Bundſtykket.
Schw. Bottnſtycke.
Engl. The firſt reinforce.
Franz. Le premier renfort.
Ital. Il primo rinforzo.
Span. El primer refuerzo.
Port. O reforço da culatra.

ſ. Kanone.

BODENPLANKEN eines Schiffs.

Holl. Flakgangen en Buikdenningen.
Dän. Den uden bords Klædning og Foringen i Laſten.
Schw. Bordlägnings och Garnerings Plankor.
Engl. The exterior and interior planks of the ſhip's bottom.
Franz. Les bordages et les vaigres du fond.
Ital. Le tavole e ſerrette della carena.
Span. Tablazon exterior y interior del fondo del navio.
Port. Taboados e eſcoas do fundo.

Hierunter verſteht man eigentlich alle Planken des Schiffsbodens. Die äuſſern werden eigentlich Hautplanken genannt und die innern Bauchdielen oder Bauchdenningen.

BODENSTÜCK eines Raperts.

Holl. Bodemſtuk.
Dän. Klods eller Bundſtykket.
Schw. Klods eller Bundſtycke.
Engl. The ſole or bottom (not uſed in engliſh carriages.)
Franz. La ſole.
Ital. La ſuola.
Span. La ſolera.
Port. A ſoleira.

ſ. Rapert.

BODMERIE oder BODMEREY.

Holl. Bodemerye.
Dän. Bodmerie.
Schw. Bodmeri.
Engl. Bottomry.
Franz. Bomerie, Groſſe aventure.
Ital. Cambio maritimo, Preſtito alla groſſa avventura.
Span. Aventura grueſſa.
Port. Aventura groſſa.

Ein Vertrag zwiſchen dem Schiffer oder Eigner des Schiffs und einem Gläubiger der Geld auf das Schiff vorgeſchoſſen, unter der Bedingung, daſs wenn es auf der beſtimmten Reiſe, durch Sturm, oder andern Zufall verunglücken ſollte, er ſeines Geldes verluſtig werde; wofern es aber an dem Beſtimmungsort wohlbehalten anlangt ſo muſs der Schiffer oder Eigner des Schiffs den Vorſchuſs mit 10, 15, und wohl gar mit 20 p. C. Avance an dem beſtimmten Ort wo das Schiff ankömmt, dem Gläubiger wieder vergüten. Das ſchriftliche Inſtrument, welches hierüber ausgefertiget wird, heiſst ein Bodmereybrief. Der Gläubiger ein Bodmereygeber, und der Schiffer oder der Eigner, welcher ſein Schiff verpfändet ein Bodmereinehmer. Gewöhnlich pflegen Gelder auf Bodmerey genommen zu werden wenn man zur Ausrhedung eines Schiffs Geld benöthigt iſt und dazu nicht anders Rath ſchaffen kann, oder auch wenn ein Schiffer in einem fremden Hafen, ſolches zur Ausbeſſerung ſeines Schiffs gebraucht. Sonſt kann aber ein Schiffer ohne Einwilligung ſeiner Rheder keine Bodmerey Gelder nehmen, oder er mögte denn ſelbſt einen Part im Schiffe haben und alsdann kann er auch nur für den Werth dieſes Parts aber nicht mehr verpfänden, und der Verluſt dabey geht ihm allein an. In den Bodmereybriefen müſſen die völligen Nahmen der Leihenden und Borgenden angezeigt werden, auch muſs man darinn eine Beſchreibung des Schiffs oder der verbodmeten Güter finden; ferner den Ort wohin das Schiff beſtimmt iſt, oder wo die Güter ausgeladen werden ſollen, ebenfalls die aufgenommene Summa und die Urſache von der Aufnehmung derſelben; auch unter welchen Bedingungen das Geld vorgeſtreckt; daſs es auf Bodmerey genommen worden, und nach Angabe deſſen, was der Boden des Schiffs an Land bringt, den Rechten gemäſs, wieder bezahlt werden ſoll, nebſt ausdrücklicher Verpfändung des Schiffs, oder der Güter und Unterzeichnung des Orts, Jahres und Tages.

Geld auf BODMEREY geben.

Holl. Geld op de Bodemery doen, Geld op Caſk en Corpus van't Schip leenen.
Dän. Laane Penge paa Kiölen af Skibet.
Schw. Läna Pengar på Kölen af Skeppet.
Engl. To lend money or place money on bottomry.
Franz. Donner à la groſſe ou prêter de l'argent a la groſſe aventure.
Ital. Preſtare a cambio maritimo.
Span. Dar dinero a la grueſſa.
Port. Dar dinheiro a quilha do navio.

BODMEREYBRIEF, ſ. Bodmerey.

BODMEREYGEBER, ſ. Bodmerey.

BODMEREYNEHMER, ſ. Bodmerey.

BOG des Schiffs, ſ. Bug.

BOGEN, Reiſs-BOGEN, BOGENLINIAL.

Holl. Boog.
Dän. Bue.
Schw. Ritbåg.
Engl. A bow or inſtrument employed by Shipwrights to draw on paper the ſheers of the wales and ſuch curve lines.
Franz. Arc, Regle pliante ou montée.
Ital. Arco di legno ſottile.
Span. Arco.
Port. Arco.

So nennt man ein ſehr biegſames Linial, das man durch Schrauben auf verſchiedene Weiſe krümmen kann, und vermittelſt welches man auf einem Seitenriſſe die krummen Linien zieht. Es beſteht aus dem eigentlichen Reiſsbogen a a Fig. 442. der durch die Schrauben b b gekrümmt wird

wird, die ſich in kleinen Kloben befinden, welche in einer Art Geſtell xx hin und her bewegt werden können. YY Fig. 443. ſtellt eine Mutterſchraube vor, vermittelſt welcher die Kloben in dem Geſtell an einer beliebigen Stelle feſtgehalten werden können. Fig. 443. xx iſt ein Kloben mit einer Rolle, welche dazu dient, daſs das Ende des Reiſsbogens darunter feſtgeſchroben wird, wie man Fig. 442. cc ſieht.

BOGSPRIET, ſ. Bugſpriet.

BOHLE.

Holl. Balkplank.
Dän. Tyk Planke.
Schw. En tiock Planka.
Engl. Thick-ſtuff, thick-plank.
Franz. Madier.
Ital. Tabola groſſa.
Span. Tablon.
Port. Pranchaõ.

Eine dicke Planke.

Ein BOHR oder BOHRER.

Holl. Boor.
Dän. Bore.
Schw. Bårr.
Engl. Auger.
Franz. Tarrière.
Ital. Verrina, verrugio.
Franz. Barrena.
Port. Verruma, trado.

Ein bekanntes eiſernes Werkzeug der Zimmerleute, vermittelſt welches ſie runde Löcher in das Holz machen. Man hat Schülpbohren, Fretbohren und Spitzbohren. Bey den Schülpbohren, Fig. 612. iſt an der Stange, oder dem Schaft eine halbe ausgehöhlte ſchneidende Walze, die vorne gleich einem Löffel abgerundet iſt, daher derſelbe auch bey den Hauszimmerleuten Löffelbohr genannt wird. Die Fretbohren, Fig. 613. haben gleichfalls eine halbe ausgehöhlte ſchneidende Walze, aber unten eine gewundene Schärfe und ſchraubenartige Spitze. Sie dringen ſchneller in das Holz als die Schülpbohren, ſpalten ſolches aber auch leichter. Aus dieſer Urſache ſind die Pumpenbohren oder die gröſsten allezeit Schülpbohren. Die Blockmacher gebrauchen auch Einſchneiderbohren, welches eigentlich Schülpbohren ſind, deren ausgehöhlte Walze nur an einer Seite ſchneidet; ebenfalls zweyſchneider Bohren, deren Walze an beyden Seiten ſchneidet. Die Aufräumer oder Spitzbohren, der Blockmacher beſtehen aus einer zweyſchneidigen ausgehöhlten halben

Walze, die nach und nach ſpitz zuläuft, aber keinen Fret hat. Die Schraubenbohren hingegen haben eine ſehr breite ausgehöhlte und ſchneidende halbe Walze, woran ſich unten eine Schraube oder ſtarker Fret befindet, da wo die Schraube aufhört, bekömmt die Schülpe auf einmal ihre ganze Breite, es iſt dieſes der erſte Bohrer, womit man eine Pumpe zu bohren anfängt. Der Umſchlagbohr hat die Geſtalt der Fig. 579. Das Eiſen davon iſt in einem Holz befeſtigt, welches die Geſtalt eines Handgrifs hat, und als Hebel dient, den Bohr herumzudrehen. Oben iſt ein Knopf, in welchem ſich der ebengeſagte Handgrif bewegt, und den derjenige welcher bohrt, in der einen Hand faſst, und etwas niederdrückt, während daſs er mit der andern Hand den Handgrif herumdrehet. Es wird dieſer Bohr inſonderheit dazu gebraucht, die Spikerlöcher vorzubohren. Mit den Klüſenbohr werden die Klüſen gebohrt.

Pumpen-BOHR oder Schülp-BOHR.

Holl. Pompboor, Schulper.
Dän. Pompbore. Naver eller Navre.
Schw. Pumpbärr. Nafvare.
Engl. Pump-borer.
Franz. Cuiller de pompe, rouane de pompe.
Ital. Verrugio ſcameſſo.
Span. Barrena de media caña.
Port. Trado.

ſ. Bohr.

Fret-BOHR, oder beym Kahnbauer Drauf-BOHR.

Holl. Fret, Fretboor.
Dän. Vridtbore.
Schw. Drill, Fretbärr.
Engl. Wimble, or Drill.
Franz. Vrille.
Ital. Verrina di coglia.
Span. Barrena de guzano, guanillo, uſſillo, morena.
Port. Verruma.

ſ. Bohr

Einſchneider-BOHR, ſ. Bohr.

Zweyſchneider-BOHR, ſ. Bohr.

Schrauben-BOHR, ſ. Bohr.

Spitz-BOHR, ſ. Bohr.

Klüſen-BOHR, ſ. Bohr.

Umſchlag-BOHR.

Holl. Spykersboor.
Dän. Et Slags Vrikbore.
Schw. Et Slags Fretbårr.
Engl. A ſhipwrights wimble to bore wood.
Franz. Villebrequin, breguin.
Ital. Verrina di torno.
Span. Barrena de torno.
Port. Verruma de torno.

ſ. Bohr.

BOHREN.

Holl. Booren.
Dän. Bore.
Schw. Borra.
Engl. To bore.
Franz. Percer.
Ital. Verrinare.
Span. Barrenar.
Port. Furar, Verrumar.

Vermittelſt eines Bohrs Löcher in das Holz machen.

BOHRER.

Holl Een Boorder.
Dän. Borer.
Schw. Borare, Arbetare på Skepp ſom borar Häl för Spikar och Täppar.
Engl. The artificers that bore the holes for the tree-nails, bolts and all the iron-work in a ſhip.
Franz. Perceur.
Ital. Foratore.
Span. Barrenador.
Port. Furador.

Ein Arbeiter welcher dazu beſtimmt iſt mit einem Bohr Löcher in das Holz zu machen, um darinn die Spiker, Nagel und Bolzen zu ſchlagen. Es iſt dieſes eine ſehr ſchwere Arbeit.

BOHRLOCH.

Holl. Boorgat.
Dän. Borgattet.
Schw. Borgattet.
Engl. The hole which the auger has made.
Franz. Le trou que le tarrière a fait dans le bois.
Ital. Foro o buco fatto col trado o colla verrina.
Span. Barrena.
Port. Furo.

Ein mit einem Bohr gemachtes Loch im Holz.

BOHRPFRIEM der Kanone.

Holl. Boorpriem, Ruimnaalde.
Dän. Bore til Fænghullet.

Schw. Liten Bårr för Canonens Fänghol.
Engl. Wimble to clean the vent of a cannon.
Franz. Vrille à canon.
Ital. Verrina.
Span. Barrena de caracolillo por el oido de los cañones.
Port. Agulha de verruma.

Ein von gutem Stahl gemachter, ungefähr einen Fuſs langer und $\frac{1}{12}$ Zoll dicker Fretbohr, Fig. 444. c, womit man das Zündloch einer Kanone rein macht oder ausbohrt, wenn es nämlich durch feuchtes Pulver verſtopft iſt.

BOJE oder BOYE.

Holl. Boei, Boey, Boeye.
Dän. Böje.
Schw. Boj, eller Boja.
Engl. Buoy.
Franz. Bouée.
Ital. Gavitello, Boa.
Span. Boia.
Port. Boia.

Heiſst überhaupt ein von Holz, Kork, oder von einer Tonne gemachtes Zeichen, das auf dem Waſſer ſchwimmt, Fig. 30. b, und mit einem Tau d d, welches das Bojereep heiſst, an den Anker gebunden wird, damit man wiſſen kann, wo derſelbe liegt, ſ. Anker und Ankerboje, nebſt den dazu gehörenden Redensarten.

Bojen oder Baaken nennt man auch ſchwimmende Stücke von Maſten, wovon das eine Ende vermittelſt einer Kette, auf dem Grunde des Meers befeſtigt, auf das andere aber ein groſſer Korb geſteckt wird. Man legt dieſe Bojen auf Untiefen, nnd ſie dienen den Schiffern zur Warnung und zur Richtung, ſ. Baaken oder Bujen.

Klap-BOJE.

Holl. Klapboei.
Dän. Spidſe Böje, Havnetönde.
Schw. Kummel, Tunna.
Engl. Can buoy.
Franz. Bouée en baril, Baliſe.
Ital. Boa.
Span. Baliza.
Port. Baliza.

Eine kegelförmige Tonne Fig. 126. die mit einer Kette auf dem Grunde des Meers befeſtigt iſt, und eben ſo wie die Baaken oder Bujen den Schiffern auf Flüſſen, zur Richtung und zur Warnung dienet, ſ. *Baaken* und *Bujen*. Auf Flüſſen zeigen dieſe Art Tonnen gewöhnlich das Fahrwaſſer an.

Die BOJE fangen, ſ. Anker No. 144.

Die BOJE ſtröhmen, ſ. Anker No. 145.

Die BOJE ſtroppen, ſ. Anker No. 149. und ſtroppen.

Die BOJE wacht, ſ. Anker No. 147.

Die BOJE wacht nicht oder ſteht blind, ſ. Anker No. 148.

Block-BOJE, ſ. Ankerboje.

Kork-BOJE, ſ. Ankerboje.

Tonnen-BOJE, ſ. Ankerboje.

BOJER, ſ. Bujer.

BOJEREEP, ſ. Ankerbojereep.

Das BOJEREEP ſiſcht, ſ. Anker No. 146.

BOL-Waſſer, ſ. hohl Waſſer oder hohle See.

BOLIEN, ſ. Bulien.

BOLIENSPREUT, ſ. Bulienſpreut.

BOLIENSTICH, ſ. Bulienſtich.

BOLIS.

So hieſs bey den Lateinern das Loth, womit man die Tiefe oder den Grund des Meers unterſuchte Herodot nennt es *Katapeirateric* und Lucilian *Catapirates*.

Die Beſahn BOLLEN oder Reefen.

Holl. De Bezzaan bollen.
Dän. Reve Meſanen.
Schw. Refva Meſanen.
Engl. To balanze de mizen.
Franz. Prendre le fanon de l'artimon, la pointure.
Ital. Serrare i terzaruoli della mezzana, far terzaruolo.
Span. Tomar el rizo a la mezana.
Port. Arriçar a mezena.

Das Beſahnſegel reefen. Wir müſſen hier bemerken, daſs nur der untere Theil des Beſahnſegels gereeft werden kann. Alle Beſahnſegel ſind aber nicht mit Reefleiſingen verſehen, gewöhnlich führen ſolche nur die Gaffelſegel auf Jachten, Schmacken und Kuffen, welche daher einen Giekbaum haben.

BÖLLER.

So heiſſen auf Fluſskähnen, die am Vordertheil ſtehenden Hölzer, um welche das Ankertau geſchlagen wird, ſie ſind eben das was man auf Schiffen Pöller nennt.

BOLTEN eines Segels.

Holl. Boutjes in de Zeilen.
Dän. Bulter i Sejlene.
Schw. Bultar.
Engl. The tabling of the ſails at the edges or bolt-ropes.
Franz. Pattes des voiles.
Ital. Patte delle vele.
Span. Daos, Dados.
Port. Forros das velas.

So heiſſen die viereckigten Stücke Segeltuch Fig. 97. a, a, a. womit man die Segel an ihrer vordern Seite allenthalben wo Lägels ſitzen verdoppelt.

Stech-BOLTEN, ſ. Stechbolten.

BOLZEN.

Holl. Bouten.
Dän. Bolte.
Schw. Bultar.
Engl. Iron bolts.
Franz. Chevilles de fer.
Ital. Perni.
Span. Pernos.
Port. Cavilhas de ferro.

Lange cylinderförmige Eiſen oder runde Nagel ohne Spitze und Kopf, Fig. 83. a. welche inſonderheit dazu dienen, die verſchiedenen Hölzer woraus das Schiff beſteht, zuſammen zu verbinden. Es giebt vielerley Arten Bolzen, die ſowohl in Anſehung ihrer Dicke als auch in Anſehung ihrer Geſtalt verſchieden ſind. Gewöhnlich werden ſie ſo geſchmiedet, daſs das eine Ende, das zuerſt ins Holz geſchlagen wird, etwas dünner wird als das andere, und es geſchiehet dieſes damit ſie anfangs deſto leichter in das für ſie gemachte Bohrloch dringen, und ſolches je weiter ſie kommen, deſto beſſer ausfüllen und deſto feſter verſchlieſſen. Man gebraucht eine ungeheure Menge dieſer Bolzen zur Erbauung eines Kriegsſchiffes. Die verſchiedenen Arten ſind folgende.

Ring-BOLZEN.

Holl. Ringbouten.
Dän. Ringbolte.
Schw. Ringbultar.
Engl. Ring-bolts.
Franz. Chevilles a boucle.
Ital. Perni a anello.
Span. Pernos de argolla.
Port. Cavilhas de arganeo.

Bolzen Fig. 83. d, an deren einem Ende oder Kopf ſich ein beweglicher Ring befindet, ſie dienen inſonderheit auf dem Deck, Tauwerk an dieſen Ring feſt zu machen.

Aug-BOLZEN.

Holl. Oogbouten.
Dän. öjebolte.
Schw. ögnebultar.
Engl. Eye-bolts.
Franz. Chevilles à oeillet.
Ital. Perni a occhio.
Span. Pernos de ojo.
Port. Cavilhas de olhal.

Bolzen, Fig. 83. e deren Kopf eine Oefnung oder ein Auge hat, um daran eine Talje zu haken oder etwas feſt machen zu können.

Kopf-BOLZEN oder BOLZEN mit runden Köpfen.

Holl. Bouten met ronde Hoofden.
Dän. Bolte med tykke Hoveder.
Schw. Bultar met tjocka hufvuden.
Engl. Fender-bolts.
Franz. Chevilles à tête ronde ou à bouton.
Ital. Perni con teſte rotonda.
Span. Pernos de cabeza.
Port. Cavilhas de cabeça, ou de botaõ.

Bolzen Fig. 83. f, die an einem Ende mit einem runden eiſernen Kopf verſehen ſind. Gewöhnlich werden mit dieſen Bolzen die Puttingen und Berghölzer angebolzt, ſie gehen durch die Inhölzer und werden mehrentheils im Schiffe mit Splinten befeſtigt.

Splint-BOLZEN.

Holl. Oogbouten met Spylen.
Dän. Slutningsbolte, Splitbolte.
Schw. Slutningsbultar, Splintbultar.
Engl. Fore-lock-bolts.
Franz. Chevilles à goupille.
Ital. Perni a chiavetta.
Span. Pernos de chaveta.
Port. Cavilhas de eſcatelar, ou de eſcatel, ou cavilhas catelares.

Dieſe Bolzen haben an ihrer Spitze oder an dem dünneſten Ende ein Splintgat oder ein kleines länglichtes Loch, durch welches ein Splint, Fig. 83. xx geſteckt wird, wenn der Bolzen durch das Holz, das er befeſtigen oder verbinden ſoll, geſchlagen worden. Es werden dieſe Bolzen in der Abſicht mit Splinten verſehen, daſs ſie nicht wieder zurück weichen ſollen.

Haken-BOLZEN.

Holl. Haakbouten.
Dän. Hagebolte.
Schw. Hakebultar.
Engl. Hook-bolts.
Franz. Chevilles à croc.
Ital. Perni a gancio.
Span. Pernos de cancamo.
Port. Cavilhas de gato.

Bolzen wovon das eine Ende ſich in einem Haken endigt. Fig. 83. c. Sie befinden ſich inſonderheit an jeder Seite der Stückpforten, um die Seitentaljen der Kanonen daran zu haken und dienen auch zu anderm Gebrauch.

Tack-BOLZEN.

Holl. Bouten met Takken.
Dän. Hakkebolte.
Schw. Tagbultar eller Hackbultar.
Engl. Rag-bolts.
Franz. Fiches, chevilles à grille ou à barbe.
Ital. Perni arponati.
Span. Pernos harponados, o mziembrados.
Port. Cavilhas farpadas.

Bolzen, Fig. 616. die eine ſcharfe Spitze haben, und dabey zackigt ſind, ſo daſs wenn ſie einmal eingeſchlagen worden, ſie nicht ohne das Holz zu zerreiſſen, wieder herausgezogen werden können. Man gebraucht ſie eben nicht häufig, weil dadurch das Holz viel Schaden leidet.

Schlieſs-BOLZEN oder Splint-BOLZEN am Rapert.

Holl. Sluitbouten.
Dän. Splitbolte, Slutningsbolte.
Schw. Slutningsbultar, Splintbultar.
Engl. Joint-bolts.
Franz. Chevilles à goupille.
Ital. Perni à chiavetta.
Span. Pernos capuchinos ó pernos de chaveta.
Port. Cavilhas de eſcatelar.

Bolzen mit einem kegelförmigen Kopf, Fig. 289. a. unter welchem ein Splintgat iſt. Sie befinden ſich vorne in beyden Wänden des Raperts, und gehen in die Oefnung der Flappen oder Schildpfandeckel, um dieſe vermittelſt des Splints zu verſchlieſſen. In dem Rapert befinden ſich mehrere Bolzen, ſ. Rapert.

BOLZEN mit einem Haken und Ringe, ſ. Bockshorn.

Beting-BOLZEN, ſ. Betingbolzen.

Hinterachs-BOLZEN, ſ. Rapert.

Putting-BOLZEN.

Holl. Pnttingbouten.
Dän. Puttingbolte.
Schw. Puttingbultar.
Engl. Chain-bolts.
Franz. Chevilles des haubans.
Ital. Perni delle lande.
Span. Pernos de las cadenas de las bigotas.
Port. Batoques.

Bolzen womit die Puttingen angebolzt werden, ſie haben einen runden Kopf und werden mit einem Splint im Schiffe befeſtigt. Fig. 515. e.

Klap-BOLZEN.

Holl. Klapbouten, Bouten tot de Klappen van de Puttingen.
Dän. Klapbolte.
Schw. Klappbultar, underſta Puttingsbultar.
Engl. The bolts of the lower links of the chains.
Franz. Chevilles des étriers des haubans.
Ital. Perni delle contralande.
Span. Pernos de los eſtribos.
Port. Contrabatoques.

Bolzen, Fig. 515. f. womit die Klappen der Puttingen angebolzt werden, ſie ſind eben ſo beſchaffen als die Puttingbolzen.

Klink-BOLZEN.

Holl. Klinkbouten.
Dän. Klinkbolte.
Schw. Klinkbultar.
Engl. Clinch-bolts.
Franz. Chevilles clavetées ſur virole.
Ital. Perni ribattuti.
Span. Pernos rebatidos.
Port. Cavilhas de aninar.

So nennt man überhaupt alle Bolzen, wovon das eine Ende auf einen Ring oder auf eine Platte geklunken iſt. ſ. Klinken.

Viereckigter BOLZEN.

Holl. Vierkantige Bout.
Dän. Fürkantige Bolt.
Schw. Fyrkantige Bult.
Engl. Square bolt.
Franz. Boulon, cheville quarrée.
Ital. Perno quadrato.
Span Perno cuadrado.
Port. Cavilha quadrada.

Die viereckigten Bolzen dienen inſonderheit die Wände eines Raperts, wo ſie queer durchgehen, zu verbinden. An einem Ende derſelben befindet ſich ein Kopf und das andere wird auf eine Platte geklunken.

BOLZEN mit diamantenen Köpfen.

Holl. Bouten met vierkantige Hoofden.
Dän. Bolte med fiirkantige Hoveder.
Schw. Bultar med fyrkantige Hufvuden.
Engl. Square-headed bolts.
Franz. Chevilles à tête de diamant.
Ital. Perni con teſta di diamante.
Span. Pernos con cabeza de diamante.
Port. Cavilhas de cabeça de diamante.

Bolzen deren Köpfe wie platte viereckigte Piramiden geſtaltet ſind.

Schot-BOLZEN.

Holl. Schotbouten.
Dän. öjebolter med Splitter i Enden.
Schw. Ognebultar med Splintar.
Engl. Eye-bolts with forelocks.
Franz. Chevilles à boucle & à goupille.
Ital. Perni a occhio e chiavetta.
Span. Pernos de ojo y de chaveta.
Port. Cavilhas de olhal e de eſcatelar.

Bolzen, Fig. 83. d, wovon das eine Ende mit einem Kopf und das andere mit einem Splintgat verſehen iſt.

Pumpen-BOLZEN.

Holl. Pompbout.
Dän. Pompbolt.
Schw. Pumpbult.
Engl. Pump-bolt.
Franz. Cheville de Pompe.
Ital. Perno della tromba.
Span. Perno de la bomba.
Port. Cavilha da bomba.

Der Bolzen welcher oben durch die Mick einer Pumpe geſteckt wird, und welcher dem Geckſtock zum feſten Punct oder zur Unterlage dient.

Jagdt-BOLZEN.

Dieſe Bolzen haben an dem einen Ende eine breite hervorſtehende Ecke, Fig. 578. und an dem andern befinden ſich mehrere Splintgaten. Die Schiffszimmerleute bedienen ſich derſelben, die Enden der Planken und Berghölzer an die Seiten des Schiffs zu treiben. In dieſer Abſicht wird dicht unter dem Ende des Bergholzes ein Jagdtbolzen durch die Seite des Schiffs geſchlagen, und nachdem ſolcher inwendig im Schiffe mit einem Splint befeſtigt worden, ſo treibt man zwiſchen

zwiſchen das Bergholz und die hervorragende Ecke der Bolzen, Keile, bis das Bergholz dicht an die Seite des Schiffs gekommen iſt. Meines Wiſſens iſt dieſe Methode nur allein in Hamburg gebräuchlich.

Scharf-BOLZEN.

Holl. Scherpe of ſpitſe Bouten.
Dän. Skarpbolte.
Schw. Skarpbultar.
Engl. Bolts with a ſharp point, pointed bolts.
Franz. Chevilles à pointe aigue.
Ital. Perni con punta acuta.
Span. Pernos de punta aguda.
Port. Cavilhas de ponta aguda.

Gewöhnliche Bolzen, welche aber eine ſcharfe Spitze haben. Sie werden nur an ſolchen Stellen gebraucht, wo ſich die Spitze der Bolzen, in dem Holz verliehren ſoll. Die Bolzen welche keine ſcharfe Spitze haben, nennt man zum Unterſchied Stuvbolzen.

Stempel-BOLZEN.

Holl. Stempelbout.
Dän. Drivbolte at drive Bolter ud med.
Schw. Jagbult.
Engl. Starting-bolt.
Franz. Rebouſſe.
Ital. Sportadore.
Span. Botador.
Port. Botador.

Ein gewöhnlicher Kopfbolzen, Fig. 214. deſſen ſich die Zimmerleute bedienen, um andere Bolzen wieder aus dem Holze zu jagen, oder in der Kunſtſprache ſie zu ſtempeln. Das Ende des Stempelbolzens wird nämlich auf den Bolzen, der herausgetrieben werden ſoll, geſetzt, und auf den Kopf wird mit einem Moker geſchlagen. Man bedient ſich hiezu auch noch eines andern Werkzeuges, welches der Anſetzer oder das Treibeiſen genannt wird.

Einen BOLZEN verklinken, ſ. Verklinken.

Der BOLZEN ſtuket ſich, ſ. Stuken.

BOLZEN oder verbolzen. ſ. verbolzen.

BOLZKUGELN, ſ. Stangenkugeln.

BOLZENZANGE.

Holl. Een Tang de Bouten met uit te trekken.
Dän. Bolttang.
Schw. Bulttång.
Engl. A Kind of pincers uſed in Germany to draw out the bolts.

Franz. Eſpece de tenaille à arracher les chevilles.
Ital. Sorte di tanaglia per tirare i perni dalla nave.
Span. Eſpecie de tenaza para tirar los pernos del navio.
Port. Eſpecie de tenazes para arrancar as cavilhas.

Eine Art eiſerne Zange, welche die Geſtalt der Fig. 580 hat. Sie dient, wie man ſieht, die Bolzen wieder aus dem Holze zu ziehen.

BOMBARDIERGALIOTE.

Holl. Bombardeer-Galjoot.
Dän. Bombarder-Galiot.
Schw. Bombkits.
Engl. Bomb-ketch, Bomb-veſſel.
Franz. Galiotte à bombes.
Ital. Galeotta da bombe.
Span. Bombarda.
Port. Galiota de bombas.

Ein Schiff von mittelmäſſiger Gröſſe, das dazu eingerichtet iſt, die Mörſer zu tragen, aus denen man Bomben wirft. Die Bauart dieſer Schiffe iſt beſonders, und die Verbindung derſelben äuſſerſt ſtark. Inſonderheit liegen vorne, wo die Mörſer ſtehen, ſehr ſchwere Katſpuhren, um den Stoſs bey der Abfeurung der Bomben zu widerſtehen. Da dieſe Schiffe oftmals nahe ans Land kommen müſſen, ſo haben ſie einen platten Boden, um nicht tief ins Waſſer zu gehen. Ihre Takelaſche beſteht aus einem groſſen und einem Beſahnmaſt. Der groſſe Maſt ſteht noch hinter dem Mittelpunct des Schiffs, ſo daſs zwiſchen dieſem Maſt und dem Bugſpriet ein groſſer Raum bleibt, wo die beyden Mörſer ſtehen, und wo die Vorſtagſegel fahren, die folglich gröſſer ſind als auf andern Schiffen. Die beyden Mörſer ruhen auf einer Art Bettung, wovon wir unter dem Artikel Mörſer ein mehreres ſagen werden, ſie ſind dergeſtalt gerichtet, daſs die Bomben vorne aus dem Schiff geworfen werden. Auſſer den beyden Mörſern führt ein Bombardiergaliote auch noch 4 Kanonen an jeder Seite, die hinter dem groſſen Maſt ſtehen. Bey dem Bombenwerfen iſt die Galiote von aller Vortakelaſche entblöſst, nur allein bleibt das Vorſtag beſitzen, welches eine ſtarke Kette iſt, damit es nicht in Brand gerathen kann. Die Wanten tauen und Pardunen müſſen ſteif angeſetzt werden, damit die Maſten durch die Erſchütterung nicht zu viel leiden. Die Fig. 622 ſtellt ein eben beſchriebene franzöſiſche Bombardiergaliote vor, welche mit dem Kreuzſegel bey der Winde liegt. Die Mörſer ſtehen aus der Urſache vo

vorne, dafs man nicht nöthig hat dem Feinde die ganze Seite des Schiffs blos zu ſtellen; allein, da eine Bombe auſſerordentlich weit geworfen werden kann, ſo nehmen die Engländer welche vormals eben ſolche Bombardiergalioten (Bomb-Ketch) hatten, jetzt hierauf keine Rückſicht, ſondern gebrauchen dreymaſtige Bombardierſchiffe, aus denen die Bomben von der Seite zu geworfen werden. Im letzten Kriege haben die Franzoſen dieſes nachgeahmt und Fleutſchiffe dazu gebraucht welche 3 bis 400 Tonnen führten und ungefähr 113 Fuſs lang waren.

BOMBE.

Holl. Bombe.
Dän. Bombe.
Schw. Bomb.
Engl. Shell.
Franz. Bombe.
Ital. Bomba.
Span. Bomba.
Port. Bomba.

Eine hole eiſerne Kugel die mit Pulver gefüllt und aus einem Mörſer geſchoſſen wird. Sie hat eine runde Oefnung in welche die Brandröhre geſteckt wird, welches eine von trockenem Holz gemachte Röhre, Fig. 538. a a, iſt, die wie ein abgekürzter Kegel geſtaltet und mit gutem Pulver, Schwefel und Salpeter gefüllt iſt. Dieſe Röhre welche das Pulver in der Bombe in Brand ſteckt, wird ſo tief in die Bombe geſchlagen, dafs ſie ungefähr 1½ Zoll heraus ſteht. Der Theil der Bombe welcher ſich der Brandröhre gegen über befindet, hat die gröſste Dicke und iſt folglich am ſchwerſten, die Urſache davon iſt, dafs die Bombe beym Fallen allezeit hierauf zu liegen komme, und nicht die Brandröhre in die Erde ſchlage. Sobald wie das Pulver in der Bombe durch die Brandröhre angeſteckt worden, zerplatzt ſie und zerſchmettert alles, was ſich um ihr befindet. Zur Füllung einer Bombe von 1 Fuſs Durchmeſſer die bey der Marine am mehrſten gebraucht wird, gehört 15℔ Pulver und die gefüllte Bombe wiegt 45 ℔. die Brandröhre derſelben hat 8 Zoll Länge und am dickſten Ende 20 Linien, am dünneſten aber 14 Linien im Durchmeſſer, der hohle Cylinder aber 5 Linien. Man füllt die Brandröhre lange Zeit vorher, ehe ſie gebraucht werden ſoll, und verklebt die beyden Oefnungen mit einer Compoſition von Wachs oder Pech und Fett, damit der Brand nicht von der Feuchtigkeit leide. Wenn die Brandröhre aber in die Bombe geſteckt wird, ſo mufs die untere Verklebung wieder abgenommen werden. Die Verklebung des obern oder herausſtehenden

Endes nimmt man erſt alsdann ab, wenn die Bombe ſich ſchon in dem Mörſer befindet und geworfen werden ſoll. Um die Bombe zu handhaben und in den Mörſer zu ſetzen, befinden ſich auch an derſelben zwey Handgriffe oder Handheben, Fig. 538 b, ſ. Mörſer. Was den Weg den die Bombe in der Luft macht, anbetrift, ſo findet man ſolches umſtändlicher unter Kugelbahn.

BONGOS.

Eine Art Fahrzeuge die aus einem ausgehöhlten Stamm gemacht ſind. Man ſieht ſie häufig auf der Sagre Rhede.

BONNET.

Holl. Bonnet.
Dän. Bonnet.
Schw. Bonnet.
Engl. Bonnet.
Franz. Bonnette, Bonnette maillée.
Ital. Bonetta.
Span. Boneta.
Port. Boneta ou moneta.

Ein Streif Segeltuch, Fig. 540. x. x. womit man bey gutem Wetter den untern Theil der Segel verlängert, damit ſie mehr Wind faſſen. Vormals wurden auf ſolche Weiſe, das groſse und das Fockſegel verlängert, allein jetzt iſt ſolches nicht mehr gebräuchlich. Nur blos Kuffen, Schmacken und einmaſtige Galioten haben dergleichen noch an ihren Segeln. Kuffen führen, gewöhnlich doppelte Bonnetten an ihren untern oder groſſen Segeln. Das Bonnet welches an das Segel ſelbſt gereihet wird, heiſst das Sturmbonnet und iſt das kleinſte; das andere aber, welches man wieder auf eben ſolche Weiſe an das Sturmbonnet reihet, wird Fatzen oder auch das untere Bonnet genannt. Schmacken haben nicht allein an dem Gaffelſegel ſondern jetzt auch an der Stagfock ein Bonnet. Die Bonnetten ſind beſonders in dem Betracht nützlich, weil man ſie, wenn der Wind zu ſtark wird, in einem Augenblick los machen kann, um die Fläche des Segels zu vermindern. Wie die Bonnetten angereihet und los gemacht werden, haben wir unter dem Artikel anreihen, weitläuftiger erwähnt.

Das unterſte BONNET oder der Fatz.

Holl. Fats, Faatz.
Dän. Underſte Bonnet.
Schw. Underſta Bonnet.
Engl. Drabler.
Franz. Une ſeconde bonnette maillée placée au bas de la premiere.

Ital. La ſeconda bonnetta d'una ſapata.
Span. Una ſegunda boneta que ſe mete a la primera.
Port. A ſegunda moneta de huma charrua ou fandarga.

ſ. Obigen Artikel Bonnet.

Sturm-BONNET.

Holl. Stormbonnet.
Dän. Stormbonnet.
Schw. Stormbonnet.
Engl. The firſt bonnet laced on the ſail.
Franz. La premiere bonnette attachée à la voile.
Ital. La prima bonnetta.
Span. La primera boneta que ſe mete a la vela.
Port. A primeira moneta de huma charrua.

ſ. Obigen Artikel Bonnet.

Borgbindſel des BONNETS, ſ. Borgbindſel.

Ketten des BONNETS, ſ. Ketten.

Schloſs des BONNETS, ſ. Schloſs.

Ein BONNET anreihen, ſ. Anreihen.

Ein BONNET los machen.

Holl. Het Bonnet los maaken.
Dän. Lidſe ud Bonnetten.
Schw. Litſa udan Bonnetten.
Engl. To unlace the bonnet, to ſhake of the bonnet.
Franz. Delâcer, deboutonnèr, demailler, deranger la bonnette maillée.
Ital. Slacciare una bonnetta.
Span. Deſunir la boneta.
Port. Deſunir, Deſenlaçar, deſatar a boneta.

Das Gegentheil von anreihen.

Ein geſpicktes BONNET um eine Leck zu ſtopfen.

Holl. Een Bonnet med Spek geſtooken om de Lekkagie te ſtoppen.
Dän. Bonnet besyet med Verk at udfinde en Sprekke eller Skade i Skibet med.
Schw. Bonnet ſom man lägger på det Stellet i et Skepp hvareſt Vatn inkommer och man ej kan finna Hålet.
Engl. A bonnet furnished with chopped oakum to be uſed in the act of fothering.
Franz. Bonnette lardée.

Ital. Bonetta lardata.
Span. Boneta felpada.
Port. Boneta felpada.

ſ. Leck ſtopfen.

BONNET oder Verlängerung einer Treppe oder einer Sturmleiter.

Holl. Bonnet.
Dän. Bonnet.
Schw. Bonnet.
Engl. A ſecond ladder ſkeed or the like, which is put under the firſt in order to make it the longer.
Franz. Allongement d'une echelle.
Ital. Allungamento della ſcala.
Span. Ayuſte de la eſcalera.
Port. Prolongamento da eſcada.

So nennt man auch die Verlängerung einer Treppe, einer Sturmleiter, eines Löſchbords oder auch der Schmierbäume nach unten zu. Wenn ein Schiff zum Exempel mit der vollen Ladung im Waſſer liegt, und Schmierbäume ausgehänkt hat, die bis an die Fläche des Waſſers reichen, ſo werden ſolche, ſo wie die Ladung des Schiffs, gelöſcht wird, nach und nach zu kurz werden, indem ſie ſich immer mehr von der Fläche des Waſſers entfernen; man bindet daher noch an jedem Schmierbaum ein Stück unten an, und dieſe Verlängerung wird ein Bonnet genannt.

BONNSCHIFF.

Ein in Holland gebräuchliches kleines Fahrzeug.

BOOG oder BOGEN.

Holl. Boog.
Dän. Bue.
Schw. Båge.
Engl. Curve, rounding or convexity.
Franz. Arc, courbure.
Ital. Arco.
Span. Arco.
Port. Arco.

Heiſst überhaupt jede Krümmung oder jeder Bogen. Ebenfalls verſteht man ein Stück Holz, darunter das einen Bogen formirt.

BOOG des Bratſpills.

Holl. Boog over het Braadſpid.
Dän. Fange-Bielken over Bradſpillet paa Kiöbmandsſkibe til Koffernauglerne,
Schw. Fånga Bielke.
Engl. Croſspiece of a windlaſs.
Franz. Ratelier a chevillots au deſſus du vindas.

Ital.

Ital. L'arco dei cucinelli ſopra il mulinello.
Span. Arco ſobre el molinete con ſus cabillas.
Port. Arco de páo ſobre o molinete com ſeus malaguetas para dar volta a differentes cabos.

ſ. Die Beſchreibung davon unter Bratſpill.

BOOG ums Heck des Spiegels oder Heck-BOOG.

Holl. Boog van't Spiegel.
Dän. Spejlbue.
Schw. Spegelbägen.
Engl. The upper rounding of the ſtern, or the quarter-pieces and tafferel of a bark.
Franz. L'arc ſuperieur de la poupe d'une Frégate marchande, ou le couronnement et les montans.
Ital. L'arco della poppa, o del coronamento.
Span. El montante y coronamiento de popa de una fragata mercantil.
Port. Os barbados e a grinalda.

Ein breiter Bogen von Holz der auf etlichen Schiffen den obern Theil des Hinterſchiffs umringt, und demſelben zur Zierde gereicht. Er vertritt die Stelle der äuſſerſten Heckſtützen und des Hackebords.

BOORDINGS, ſ. Bordings.

BOOT.

Holl. Boot.
Dän. Baad.
Schw. Bät.
Engl. Boat, a general name of many ſorts of ſmall veſſels.
Franz. Bateau.
Ital. Batello.
Span. Barca.
Port. Batel.

Heiſst überhaupt ein jedes kleine Fahrzeug, das Segel oder Ruder führt und von verſchiedener Gröſſe und Geſtalt iſt.

Das groſſe BOOT eines Schiffs.

Holl. De groote Boot.
Dän. Skibs Baad.
Schw. Skeppets ſtora Båt.
Engl. The long boat.
Franz. La Chaloupe.
Ital. Lanchia o Lancia (*Venet.* Barca) (*Genua* Schifo) (*Neapol.* Barchetta.)
Span. La lancha.
Port. A lancha.

Das gröſste von allen Fahrzeugen oder Böten welches ein Schiff mit ſich führt. Es iſt vorne ſehr breit, und dicht am Vorſteven befindet ſich eine Scheibe über welche das Bojereep fährt, wenn der Anker gelichtet werden ſoll. Die Portugieſen, Spanier, Italiener, Franzoſen. Engländer und oftmals auch die Schweden und Dänen gebrauchen anſtatt des Boots eine Barkaſſe. Es unterſcheidet ſich dieſe von einem Boot darinn, daſs ſie vorne etwas ſchmaler iſt, auch anſtatt der Berghölzer die das Boot hat, nur mit Leiſten umgeben iſt. Das groſſe Boot dient inſonderheit dazu, den Anker auszubringen und zu lichten, Waſſerproviant zu holen, und was dergleichen mehr iſt. Es hat eben ſo wie die Barkaſſe mehrere Duften oder Ruderbänke und führt ein Giekſegel deſſen Maſt auf $\frac{1}{5}$ der Länge von vorn an gerechnet, ſteht. Auf das groſſe Boot folgt die Travalje Schlupe und alsdann die Kapitains Schlupe, welche die kleinſte von allen iſt. Kauffahrer haben gewöhnlich nur ein Boot und eine Schlupe. Das Boot wird auf dem Schiff in der Kuhl oder auf der Laſt in die Bootsklampen geſetzt, und mit den Bootskrabbern feſtgemacht. Die Schlupe ſteht gewöhnlich im Boot.

Heck-BOOT, ſ. Heckboot.

Bum-BOOT, ſ. Bumboot.

Packet-BOOT, ſ. Packetboot.

Advis-BOOT, ſ. Advisboot.

Dogger-BOOT, ſ. Doggerboot.

Sand-BOOT, ſ. Sandboot.

Well-BOOT, ſ. Wellboot.

Kanonen-BOOT, ſ. Kanonenboot.

Das BOOT ausſetzen, ſ. Ausſetzen.

Das BOOT einſetzen, ſ. Einſetzen.

Gerade das BOOT!

Holl. Sit regt in de Boot!
Dän. Rætt Baaden!
Schw. Rätt Båten! i. e. at göra jemvigt på bägge Sidor i en Bät.
Engl. Trim the boat!
Franz. Barque droit!
Ital. Dritto la lancha!
Span. Derecho la lancha!
Port. Direito a lancha!

Der Befehl an das im Boot befindliche Volk, daſs ſich nicht mehr an die eine Seite ſtellen, als an die andere, um das Boot gerade zu halten.

BOOTSANKER oder Dreganker, ſ. Anker.

BOOTSHAKEN.

Holl. Bootshaak
Dän. Baadshage.
Schw. Båtshake.
Engl. Boat-hook.
Franz. Gaffe.
Ital. Gancio per la lancia.
Span Bichero.
Port. Bicheiro, Croque.

Eine Stange oder Staken Fig. 605. der unten mit einem Eiſen verſehen iſt, welches zwey Arme hat, einen krummen und einen geraden. Vermittelſt dieſes Bootshakens wird das Boot von dem, in demſelben befindlichen Mann, vom Ufer, oder von der Seite des Schiffs geſtoſſen, und dazu dient eigentlich der gerade Arm des Hakens. Der krumme aber wird zum Anhaken gebraucht, wenn das Boot nämlich hiedurch längſt dem Ufer oder dem Schiffe fortgezogen werden ſoll.

BOOTSKLAMPEN.

Holl. Bootsklampen.
Dän. Baadsklamper.
Schw. Båtsklampor.
Engl. Scantlings laid on a ſhip's upper-deck where on to place the row-boats.
Franz. Chantiers de chaloupe.
Ital. Morſe.
Span. Calzos de la lancha.
Port. Picadeiras da lancha.

Hölzer oder Klötze die in der Mitte einen Ausſchnitt haben, der ſo geſtaltet iſt, daſs das Untertheil des Boots gerade darinn paſst. Die Bootsklampen liegen zwiſchen dem groſſen und Fockmaſt auf einem Deckbalken des oberſten Decks. Vor ihren Enden liegen zwey Ringbolzen, welche auch in dieſelben etwas eingelaſſen ſind, ſo daſs ſie ſich nicht rütteln können. Der untere Theil des Boots wird in den Ausſchnitt der Bootsklampen geſetzt, damit es bey dem Schlingern des Schiffs feſt ſteht. Gewöhnlich liegen unter einem Boot 3 Bootsklampen. Zur Befeſtigung des Boots auf dem Deck dienen auch die Bootskrabber.

BOOTSKRABBER.

Holl. Bootskrabber.
Dän. Baadskraver.

Schw. Båtskravor.
Engl. Gripes.
Franz. Riſſes de chaloupe.
Ital. Barbette della lancia.
Span. Bozas de la lancha.
Port. Boças de gato para trincar a lancha.

Taue womit das in den Bootsklampen ſtehende Boot auf dem Deck befeſtigt wird. Die Bootskrabber beſtehen eigentlich aus einem doppelten Tau an deſſen einem Ende ſich ein Haken und andem andern eine Jungfer befindet, Fig. 531. Der Haken wird auf dem Deck in einen Ringbolzen gehaket, und die Jungfer fährt etwas über den Bord des Boots. Da an der andern Seite des Boots ein ähnlicher Bootskrabber ſitzt, ſo braucht man nur durch die beyden einander gegen überſtehenden Jungfern ein Taljereep zu ſcheeren, und ſolches anzuholen, wenn das Boot feſtgeſetzt werden ſoll.

BOOTSMANN.

Holl. Bootsman.
Dän. Baadsmand.
Schw. Båtsmän.
Engl. Boatſwain.
Franz. Contremaitre.
Ital. Noſtro uomo.
Span. Contramaeſtro.
Port. Contrameſtre.

Der Officier eines Schiffs, dem inſonderheit alles was zur Takelaſche gehöret, angeht. Unter ſeiner Aufſicht werden z. E. alle Blöcke und alles Takelwerk angeordnet, die Segel regiert, bey dem Spill gewunden, Güter aus und eingeladen, und was dergleichen Schiffsarbeiten mehr ſind. Auf Kauffahrern befindet ſich gewöhnlich nur ein Bootsmann der für dieſes alles Sorge tragen muſs. Auf holländiſchen, däniſchen und ſchwediſchen Kriegsſchiffen aber hat der Bootsmann nicht allein einen Gehülfen oder Maat ſondern es befindet ſich noch ein ähnlicher Officier darauf, welcher der Schiemann genannt wird, und ebenfalls einen Gehülfen oder Maat hat. Dem Bootsmann geht alsdann alles an, was zum groſſen Maſt, und dem Bootsmannsmaat was zum Beſahnmaſt gehört. Der Schiemann aber hat die Aufſicht über den Fockmaſt und der Schiemannsmaat über das Bugſpriet. Bey andern Nationen ſind gewöhnlich mehr als ein Bootsmann auf einem Kriegsſchiff, ſo haben die Spanier z. E. drey (*Primero, ſegundo y tercero contramaeſtro*) wovon jeder einen Gehülfen oder Maat (*Guardian*) hat, ſ. Officiere eines Schiffs.

BOOTSMANNSGASTEN.

Holl. Bootsmansgaſten.
Dän. Baadsmandsgaſter.
Schw. Båtsmansgaſter.
Engl. The ſailors belonging to the boat-ſwain.
Franz. Les mariniers du contremaitre.
Ital. I marinari del noſtro uomo,
Span. Los marineros del contramaeſtro.
Port. Os marinheiros do contrameſtre.

Die unter dem Befehl des Bootsmanns ſtehenden Matroſen, welche mit ihm die Wache halten. Eben ſo ſagt man auch Schiemannsgaſten.

BOOTSMANNSKAMMER.

Holl. Bootsmannskamer.
Dän. Baadsmands Kammer.
Schw. Båtsmans Kammare.
Engl. Boatſwain's room.
Franz. La chambre du contremaitre.
Ital. Camera del noſtro uomo.
Span. Camarote del Contramaeſtro.
Port. Camarote do Contrameſtre.

Die Kammer wo der Bootsmann logirt: auf deutſchen und holländiſchen Schiffen iſt ſolche gewöhnlich vorne beym Kabelgat an der Steuerbordſeite des Schiffs, und die Kammer des Bootsmannsmaats ebendaſelbſt, an der Backbordſeite.

BOOTSMANNSMAAT.

Holl. Bootsmansmaat.
Dän. Baadsmandsmat.
Schw. Båtsmansmat.
Engl. Boatſwain's-mate.
Franz. Un aide-contremaitre d'un navire allemand.
Ital. Aſſiſtente del noſtro uomo.
Span. Guardian.
Port. Guardiaõ.

Ein Unterbootsmann oder Gehülfe des Bootsmanns, ſ. Bootsmann.

BOOTSMANNSPFEIFFE.

Holl. Bootsmanspyp.
Dän. Baadsmandspibe.
Schw. Båtsmanspipa.
Engl. Boatsſwains-call.
Franz. Sifflet du maitre.
Ital. Fiſchio del noſtro uomo.
Span. Pito del contramaeſtro.
Port. Aſſovio do contrameſtre.

Eine Pfeife worauf der Bootsmann auf Kriegsſchiffen gewiſſe Töne augiebt, welche die Matroſen verſtehen müſſen, um darnach gewiſſe

Arbeiten zu verrichten, z. E. Segel zu ſtreichen oder aufzuhieſſen &c.

BOOTSRINGE.

Holl. Bootsringe.
Dän. Baadsringe.
Schw. Båtsringar.
Engl. The boat-rings.
Franz. Anneaux de chaloupe.
Ital. Annelli della lancha.
Span. Argolas da lancha.
Port. Arganeos da lancha.

Sind zwey Ringe oder Ringbolzen wovon einer am Vor- und der andere am Hinterſteven des Boots ſitzt; in dieſelben werden die Nock und Seitentakel gehaket, wenn das Boot aus und eingeſetzt werden ſoll.

BOOTSWÄCHTER, ſ. Pavian im Boot.

BORAPELIOTES.

ſ. die Tafel beym Artikel Wind.

BORD des Schiffs.

Holl. Boord.
Dän. Bord, Skibsbord.
Schw. Bord, Seppsbord.
Engl. Board of a ſhip.
Franz. Bord d'un vaiſſeau.
Ital. Bordo della nave.
Span. Bordo del navio.
Port. Borda do navio.

Heiſst eben ſo viel als das Schiff ſelbſt, und in dieſem Verſtande ſagt man, an Bord fahren, am Bord ſeyn, an Bord kommen, vom Bord gehen &c. und ſolcher Ausdruck iſt weit gebräuchlicher, als wenn man ſagen würde ans Schiff fahren &c. Zuweilen verſteht man unter Bord auch das oberſte oder den Bord von der Seite des Schiffs; ſo ſagt man z. E. oben am Bord oder auf dem Bord.

An BORD fahren.

Holl. Aan Boord vaaren.
Dän. Gaae om Bord.
Schw. Gå om Bord.
Engl. To go a-board.
Franz. Aller à Bord.
Ital. Andare a bordo.
Span. Ir a bordo.
Port. Ir a bordo.

Eben ſo viel als ans Schiff fahren, ſ. Bord.

BORD an BORD.

Holl. Boord aan Boord.
Dän. Bord om Bord.

Schw. Bord om Bord.
Engl. Along-ſide, ſpoken of two ſhips lying near to each other.
Franz. Bord à Bord.
Ital. Bordo a bordo.
Span. Bordo a bordo.
Port. Bordo a bordo.

Zwey Schiffe liegen Bord am Bord, wenn ſie dicht an einander liegen.

Hohe BORD eines Schiffs.

Holl. Hooger Boord.
Dän. Luvſide af et Skib.
Schw. Lovart Sidan.
Engl. The weather-ſide.
Franz. Le coté du vent
Ital. La banda di ſopravento.
Span. Banda de barlovento.
Port. Banda de barlovento.

So heiſst auch die Luvſeite eines Schiffs, weil ſolche allezeit höher aus dem Waſſer ſteht, als die Leeſeite. Auch wenn ein Schiff am Steuerbord auf die Seite gelegt oder gekielholet wird, ſo iſt die Backbordſeite der hohe Bord.

Ueber BORD fallen.

Holl. Over Boord vallen.
Dän. Falde over Bord.
Schw. Falla öfver Bord,
Engl. To fall over board.
Franz. Tomber à la mer.
Ital. Cadere nel mare.
Span. Caer en el mar de a bordo.
Port. Cahir do bordo.

Aus dem Schiffe ins Waſſer fallen.

Einem Schiffe an BORD treiben.

Holl. Een Schip aan Bord dryven.
Dän. Drive om Bord paa hinanden.
Schw. Drifva hvarandra om Bord.
Engl. To fall a-board of a ſhip.
Franz. Aborder un vaiſſeau en chaſſant ou en derivant ſur lui.
Ital. Abordare un vaſcello.
Span. Abordar, ir encima, embeſtir un navio.
Port. Abordare hum navio.

ſ. Aufeinandertreiben.

Hoch-BORD-Schiff, ſ. Kriegsſchiff.

BORDEN, ſ. Entern.

BORDINGS.

Heiſſen in Danzig und in der Oſt-See, was man im andern Häfen Lichter nennt.

BORDLEISTE, ſ. Raaholz.

BÖRDMANN.

Holl. Beurtman.
Dän. Bördmand.
Schw. Bördman.
Engl. The captain of a ſmall veſſel which is obliged to go every 14 days from Amſterdam or Bremen to Hambro.
Franz. Le capitaine d'une ſemaque qui va reguliérement chaque 14 jours d'Amſterdam ou de Bremen à Hambourg.
Ital. Il Capitano d'un barco di paſſagio che va regolarmente da Hamburgo o da Bremen, ad Amſterdamo, o da Amſterdamo ad Hamburgo.
Span. El Capitano de un barco de paſſaje que va cada 14 dias de Amſterdam a Hamburgo.
Port. O Capitaõ de hum barco de Paſſagem que va regolarmente de Amſterdamo ou de Bremen a Hamburgo.

So nennt man einen von Amſterdam oder Bremen auf Hamburg, oder von Hamburg wieder auf erſtere Oerter fahrenden Schiffer, der zu einer Zunft gehört, die unter ſich feſtgeſetzt hat, nur 14 Tage in Ladung zu liegen, und ſodann ohne Zeitverluſt ihre Reiſe anzutreten. Sollten ſich aber vor der Ankunft eines Bördmanns an einem von dieſen Oertern ſchon mehrere zur Börde gehörige Schiffer befinden, ſo darf der zuletzt angekommene nicht eher anfangen zu laden, bis die Zeit der erſtern um iſt. Kommen zwey zur Börde gehörige Schiffe zu gleicher Zeit an, ſo müſſen ſie durchs Loos beſtimmen, wer der erſte ſeyn ſoll, der zu laden anfängt.

BOREAS.

ſ. Die Tafel unter dem Artikel Wind.

BORG.

Holl. Borg.
Dän. Borg.
Schw. Borg.
Engl. Preventer.
Franz. Epithete qu'on donne à ce que les françois nomment fauſſes manoeuvres.
Ital. Boſſa.
Span. Boza.
Port. Boça.

Heiſst überhaupt eine Verdoppelung, die man einem Taue oder einem Holz, an irgend einer Stelle

Stelle giebt, wo es verſtärkt werden ſoll. (NB. Die Kunſtwörter in den vier letztern Sprachen, bedeuten aber nur blos eine ſolche Verdoppelung von Tauen. In erſtern vier Sprachen wird auch das Wort Borg, vor diejenigen Taue und Rundhölzer die man doppelt oder zur Reſerve mit ſich führt, geſetzt, z. E. Borgdrehreep, Borgraa, Borgſtenge &c. und es bedeutet alsdann ſo viel, als Reſerve-Raa, Reſerve-Stenge.)

BORG in der Wand.

Holl. Borg of Bout in't Want
Dän. Borg paa Vanten.
Schw. Borg på Vanten.
Engl. Stopper for the rigging made uſe of in time of action, when the ſhrouds or other ropes of conſequence are cut by the ennemy's ſhot.
Franz. Boſſe à fouet.
Ital. Bozza delle ſarzie.
Span. Boza de los obenques, boza de combate.
Port. Boça de combate.

Ein Stück Tau, womit ein im Treffen abgeſchoſſenes Wandtau wieder zuſammengeſetzt wird. Man muſs daher allezeit ſolche Stücke bey der Hand haben.

BORG von Ketten an der Raa.

Holl. Borg van Kettingen aan de Raa.
Dän. Jern Borg at holde Raaen.
Schw. Järn Borg på Räerne.
Engl. Chains in which the yards are hung in time of action.
Franz. Chaines des vergues.
Ital. Bozza di catene per i pennoni.
Span. Bozas de cadena por las vergas.
Port. Boças de cadeas para aboçar as vergas.

Ein Borg an der Raa, heiſst allgemein ein Tau, das man um die Raa und den Maſt ſchlägt, wenn etwas ſchweres vermittelſt des Nocktakels aufgehieſst werden ſoll, damit nämlich das gewöhnliche Tau worinn die Raa hängt nicht breche, und dieſelbe herunter falle. Bey einem Treffen hängt man die Raaen in Ketten und demungeachtet werden ſie doch oftmals herunter geſchoſſen.

BORG an der Ruthe oder an der Gaffel.

Holl. Borg aan de Gaffel.
Dän. Borg.
Schw. Borg.
Engl. Preventer.
Franz. Faux martinet.

Ital. Bozza.
Span. Boza del burro o de'la cangreja.
Port. Boça da carangueja.

Eine Verdoppelung des Dirks, oder ein Tau womit das obere Ende der Gaffel an den Beſahnmaſt feſt gemacht wird, um bey ſchwerem Winde den Dirk zu verſtärken.

BORGBINDSEL des Bonnets.

Holl. Borgbindzel van't Bonnet.
Dän. Bonnettens Borgbændſel.
Schw. Bonnettens Borgbänſel.
Engl. The preventer of a bonnet.
Franz. Faux amarragede la bonnette maillée.
Ital. Ligatura per amarrare la ponta della bonnetta alla bugna della vela.
Span. Boton para amarrar la boneta al puño de la vela.
Port. Botaô para amarrar a punta da boneta ao punho da vela.

Ein Bindſel womit noch, wenn es nöthig iſt, das Ende des Bonnets, an das ſtehende Leick des Segels befeſtigt wird.

BORGBRASSEN, ſ. Braſſen.

BORGDREHREEP, ſ. Drehreep.

BORGRAA.

Holl. Borg-Raa, looſe Raa.
Dän. Vahre Raa.
Schw. Förråds Rå.
Engl. Spare-yard,
Franz. Vergue de rechange.
Ital. Pennone di riſpetto.
Span. Verga de reſpeto.
Port. Verga ſobreſaliente ou de reſpeito.

So heiſst eine überzählige oder Reſerve-Raa die man nur mitnimmt um ſie im Fall der Noth zu gebrauchen. Eben ſo wird eine Stenge die man in dieſer Abſicht mit ſich nimmt eine Borgſtenge genannt. Das überzählige Segelwerk, Tauwerk und Blockwerk heiſst überhaupt Reſerve-Guth oder um jedes beſonders zu unterſcheiden, Reſerve-Segel, Taue und Blöcke.

BORGSTAG.

Holl. Borgſtag.
Dän. Borgſtag.
Schw. Borgſtag.
Engl. Preventer-ſtay.
Franz. Faux-étay
Ital. Contraſtrallo.
Span. Contraeſtay.
Port. Contra-eſtay.

ſ. Die Erklärung unter Stag.

BORGSTENGE.

Holl. Borgſteng, looſe Steng.
Dän. Vahre Stæng.
Schw. Förrådsſtång.
Engl. Spare-top-maſt.
Franz. Mât de hume de rechange.
Ital. Albero di riſpetto.
Span. Maſtelero de reſpeto.
Port. Maſtareo de reſpeito o ſobresaliente.

ſ. Die Erklärung davon unter Borgraa.

BORGTAU zum Aufſetzen der Stenge.

Holl. Borgtouw om de Stengen op te zetten.
Dän. Borg-Tov eller Hielpe Tov at ſætte en Stænge op med.
Schw. Borg Tåg at ſåtta en Stång up.
Engl. A rope ſerving to take hold of the heel of a top-maſt, to help the top rope, while the maſt is hoiſting up.
Franz. Braguet ou braguette.
Ital. Batticulo.
Span. Baticolo.
Port. Cabo que gorne o pé do maſtareo para ajudar o amante.

So heiſst auch ein dickes Tau, welches beym Aufhieſſen der Stenge gebraucht wird. Das eine Ende davon iſt an die eine Langſahling befeſtigt und das andere fährt unter dem Fuſs der Stenge durch und iſt um die andere Langſahling geſchlagen. So wie die Stenge weiter aufgewunden wird, holt man das Borgtau immer nach, damit der Fuſs derſelben darauf ruhe und die Stenge nicht herunter ſchieſſe, wenn das Stengenwindreep etwa brechen ſollte.

BORGWANDTAU.

Holl. Borgwandtouw.
Dän. Borg-Wandtov,
Schw. Borg-Vandtåg.
Engl. Swifter.
Franz. Faux haubans, haubans de fortune.
Ital. Sarzie di fortuna, ſarzie volanti.
Span. Obenques volantes.
Port. Cuſtaneiras.

Eine Verdoppelung der Wandtauen oder ein Paar Wandtaue, welche bey ſtarkem Schlingern des Schiffs auſſer den gewöhnlichen noch um den Top des Maſtes gelegt, und gewöhnlich mit einer Gien im Schiffe angeſetzt werden.

BORK.

Holl. Bork.
Dän. Bark.

Schw. Bark.
Engl. Bark.
Franz. Ecorce.
Ital. Scorza.
Span. Corteza.
Port. Cortiça.

Die äuſſere grobe Rinde des Holzes. Die zwiſchen dieſer Rinde und dem eigentlichen Holz befindliche weiſſe Haut hingegen wird das Spint genannt.

BOROLYBICUS.

ſ. Die Tafel unter dem Artikel Wind.

BÖRSEN, (beym Blockmacher.)

So nennt der Blockmacher die Eiſen, womit die Schülpe eines Bohrs breiter gemacht wird. Man legt dieſes Eiſen nämlich vermittelſt eines Hakens an die Seite der Schülpe und der Bohr ſchneidet alsdann nur mit der einen Seite. Gewöhnlich wird der Schraubenbohr mit einer Börſe breiter gemacht.

BOSBANK, ſ. Schandeck.

BOT geben, ſ. Vieren.

BOTTELIER eines Schiffs.

Holl. Bottelier.
Dän. Bottelerer paa et Skib (*auf Kriegsſchiffen* Proviantſkriver.)
Schw. Bouttler (*auf Kriegsſchiffen* Skeppsſkrifvare.)
Engl. Steward.
Franz. Depenſier ou maitre valet.
Ital. Diſpenſiere.
Span. Deſpenſero.
Port. Deſpenſeiro.

Derjenige, welcher die Aufſicht über das Getränke und die Lebensmittel hat, und ſolche dem Koch zur Zubereitung giebt, oder ſie auch ſelbſt unter das Volk vertheilt. Er muſs von allem was er ausgiebt genau Rechnung halten. Auf deutſchen und holländiſchen Kauffahrern iſt der Unterſteuermann oder auch der dritte Steuermann zugleich Bottelier, auf franzöſiſchen Kauffahrern aber verwaltet dieſes Amt der Küper. Auf groſſen Schiffen hat der Bottelier zuweilen noch einen Gehülfen welcher der Botteliersmaat genannt wird.

BOTTELIERSMAAT.

Holl. Botteliersmaat.
Dän. Bottelerers Math. (*auf Kriegsſchiffen* Under-Proviantſkriver.)

Schw. Bouttlers-Mat (*auf Kriegsſchiffen* Under-Skepps-Skrifvare.)
Engl. Steward's-mate.
Franz. Second maitre-valet.
Ital. Secondo diſpenſiere.
Span. Ayudante del deſpenſero.
Port. Ajudante de deſpenſeiro, ſegundo deſpenſeiro.

ſ. Die Erklärung unter Bottelier.

BOTLEREI.

Holl. Bottelary.
Dän. Botlerie.
Schw. Boutlerie.
Engl. Steward's room.
Franz. Depence (*auf Kauffahrern* Cambuſe.)
Ital. Diſpenſa.
Span. Deſpenſa.
Port. Deſpenſa.

Der Raum in einem Schiffe wo die Lebensmittel und das Getränke vertheilt werden. Auf Kauffahrern werden ſie gewöhnlich auch ebendaſelbſt aufbewahrt.

BOTLUF, ſ. Butluf.

BRABANK.

Holl. Kraan om Scheepen te Kielhaalen.
Dän. Brabænk.
Schw. Bråbänk.
Engl. Careening-wharf.
Franz. Carenage.
Ital. Carenaggio.
Span. Carenero.
Port. Peixaõ.

Ein am Ufer befindlicher Platz, der mit Spillen, Gienen und anderm Zubehör verſehen iſt, um daſelbſt Schiffe zu kielholen.

BRABBELN.

Holl. Brabbelen.
Dän. Koge, Kaſte Bubler fra ſig.
Schw. Upvälla, upſiuda.
Engl. To boil and ripple, ſpoken of the ſea.
Franz. Bouillonner.
Ital. Bollire.
Span. Borbollar.
Port. Fazer bolhas, borbotoes, diz-ſe d'agua.

Man ſagt, von der See ſie brabbelt, wenn ſie durch irgend eine Urſache in eine kochende Bewegung geräth und Blaſen in die Höhe wirft, welches allezeit mit einem Geräuſch verbunden iſt.

BRAKE, BRECHE oder BRECHBANK.

Holl. Braak.
Dän. Hampebrekker.
Schw. Bråka.
Engl. Brake.
Franz. Broie.
Ital. Maciulla.
Span. Agramiza.
Port. Gramadeira.

Ein hölzernes Werkzeug, Fig. 400 a a, womit der Hanf nachdem er in dem Ofen getrocknet worden, von ſeinem innern Kern befreyet wird, damit man die äuſſern Faſen deſſelben zum Spinnen erhält. Man hat Braken von verſchiedener Art, die einfachſte iſt, die welche aus zwey Stücken Holz beſteht, wovon das eine unbeweglich auf einem Geſtell oder Fuſs ſteht, welches von willkührlicher Länge und Breite iſt. Jedes dieſer Hölzer hat der Länge nach eine doppelte Falze, ſo daſs dazwiſchen noch ein kleines Steg ſtehen bleibt. Auf beyden Enden iſt es gleichfalls geſchloſſen. Beyde Ränder wie auch das Steg in der Mitte ſind oben abgeſchärft. Zwiſchen dieſe Falzen geht ein bewegliches Holz, welches an dem einen Ende des unbeweglichen Stücks, beweglich befeſtigt, und ſo eingerichtet iſt, daſs es vermittelſt zweyer daran angebrachter Schärffen, und einer Falze in der Mitten genau in die Falzen des unbeweglichen untern Holzes hineinpaſst, und ſeine Schärffen durch die Falzen des untern Stücks völlig durchgehen. An dem einen Ende des beweglichen Stücks, iſt ein Handgrif, womit ſolches, wenn gebraket wird, in Bewegung geſetzt werden kann. Der Hanf wird beym Braken zwiſchen beyde Stücke gelegt, man drücktmit dem beweglichen Holze ſtets darauf, zieht den Hanf öfters durch, und die Schärffen der Brake reinigen hiedurch den Hanf von den mehrſten Schäven.

BRAKEN.

Holl. Braaken.
Dän. Brække.
Schw. Bräka.
Engl. Brake.
Franz. Broyer, rompre le chanvre.
Ital. Maciullare.
Span. Agramar el cañamo.
Port. Gramar.

Den Hanf von ſeinem getrockneten Kern befreyen. Man nimmt ein Bündel Hanf, legt ſolches auf das feſte Stück der Brake und mit der rechten Hand nimmt man das obere oder bewegliche Stück der Brake und zerbricht den Kern, indem

indem man ſolches niederdrückt. Der bereits trockne Kern bricht, und wird nachher völlig beym Schwingen weggeſchlagen und durch die Hechel weggeſchaft.

BRAKWASSER.

Holl. Brakwaater.
Dän. Brak-Vand.
Schw. Brak, ſaltaktig Vatn.
Engl. Brackiſh water.
Franz. Doucin, eau ſaumache.
Ital. Acqua meſtizza, acqua dolce meſcolata coll' acqua del mare.
Span. Agua ſalobre.
Port. Agua ſalgada, acqua doce miſturada com agua do mar.

Ein Gemiſch von ſüſſem und Salz-Waſſer, wie man es gewöhnlich bey dem Ausgang der Flüſſe findet.

BRAM.

Wird in folgenden zuſammengeſetzten Wörtern gebraucht, überhaupt verſteht man darunter alles was zu den Bramſegeln und Bramſtengen gehört.

BRAMBRASSEN oder BRAMSEGEL-BRASSEN, ſ. Braſſen.

BRAMRAA, ſ. Raa.

BRAMREEP, ſ. Reep,

BRAMSCHOTEN, ſ. Schoten.

BRAMSEGEL, ſ. Segel.

Oben-BRAMSEGEL, ſ. Segel.

Winter-BRAMSEGEL, ſ. Segel.

BRAMSEGELSFALL, ſ. Fall.

BRAMSEGELSKÜHLTE, ſ. Kühlte.

BRAMSEGELTUCH, ſ. Tuch.

BRAMSTENGE, ſ. Stenge.

BRAMTOP, ſ. Top.

BRAMTOPPENANTS, ſ. Toppenants.

BRANDEISEN, BRENNEISEN oder BRENNBOCK.

Holl. Brandyzers.
Dän. Jern Buk at brænde Planker paa.
Schw. Järn Bäck at bränna Plankor.
Engl. A ſort of iron claws uſed to bend the planks of a ſhip by fire.
Franz. Chenets de fer.
Ital. Cavalletti di ferro.
Span. Cavallettes de hierro.
Port. Cavaletes de ferro para quemar as pranchas.

Eine Stange (Fig. 577.) an deſſen beyden äuſſerſten Enden ein zweybeinigter eiſerner Bock geſchmiedet iſt. Man legt über die Stange das Ende der Planke, welches gebrannt oder gekrümmt werden ſoll, beſchwert es mit Gewicht und zündet alsdann Feuer darunter an, ſ. Planken brennen.

BRANDEN, die See brandet.

Holl. Branden.
Dän. Bryde, Bölgerne bryde.
Schw. Bryta ſig (ſoſom Böljorna emot en Klippa.)
Engl. To break, The ſea breaks.
Franz. Briſer, La mer falaiſe.
Ital. Romperſi, il mare ſi rompe alla coſta.
Span. Romperſe, el mar ſe rompe, el mar corre mucho, abate.
Port. Quebrar-ſe, o mar vem quebrar nos rochedos na coſta.

Die See brandet, wenn ſie ſich entweder an der Küſte oder auch in der See an Klippen bricht, ſ. Brandung. Man ſagt, die See brandet bey einer Klippe, ſie bricht aber vor und hinter dem Schiffe.

BRANDER.

Holl. Brander, Brandſchip.
Dän. Brander.
Schw. Brännare.
Engl. Fire-ſhip.
Franz. Brulot.
Ital. Brulotto.
Span. Brulote.
Port. Brulote.

Ein altes mit feuerfangenden Materien angefülltes Schiff welches angezündet und auf die feindlichen Schiffe getrieben wird, um ſolche in Brand zu ſtecken.

Die Bauart eines Branders unterſcheidet ſich in keinen Stücken von der Bauart eines jeden andern Schiffs, nur blos der in demſelben befindliche Feuerapparatus, wie auch die Art und Weiſe wie der Brander angeſteckt und auf die feindlichen Schiffe getrieben wird, verdient hier umſtändlich beſchrieben zu werden. Der eigentliche Feuerraum befindet ſich auf dem Zwiſchen-Deck, er fängt nämlich von dem Bug des Schiffs an, und geht bis hinter den groſſen Maſt, Fig. 535

wo er durch ein Schot L geendigt wird. Das Lauffeuer in diesem Raum ist in hölzernen Röhren D G enthalten, die in der Länge und Queere des Schiffs auf einem Gerüst oder einer Stelling liegen und mit einander in Verbindung stehn. An jeder Seite des Branders sind ungefähr 5 bis 6 Stückpforten die von oben nach unten geöfnet werden, oder deren Hängen sich an der untern Kante befinden, da solche hingegen bey den gewöhnlichen Stückpforten an der obern Kante sitzen. Vor jeder Stückpforte liegt ein eisernes Kammerstück das ungefähr 10 Zoll lang ist. und 3 bis 5 Zoll im Durchmesser hat, es wird mit blossem Pulver geladen und vor die Ladung ein hölzerner Pfropf geschlagen. In das Zündloch steckt man eine Lunte und alle Kammerstücke werden durch ein Lauffeuer losgebrannt, wodurch die Stückpforten alle zugleich niederschlagen oder auch von ihren Hängen los gerissen werden, und der in dem Feuerraum wütenden Flamme Luft machen. Unter der grossen und Fock Wand sind senkrechte Röhren unter welchen in dem Feuerraum eine Feuertonne steht, deren Flamme durch die Röhren dringt, und die Wandtauen und Takelasche in Brand steckt; auch befinden sich in dem obern Deck noch zwey kleine Luken wodurch die Flamme ebenfalls dringt. Die Oefnung der senkrechten Röhren muss aber, ehe der Brander angesteckt wird, mit einem Pfropf und darüber gespikerter Presenning wohl verwahrt werden, damit nicht durch Unvorsichtigkeit, Feuer auf die darunter stehende Feuertonne falle. An jeder Seite des Schots ist ein Loch gebohrt, durch welches die Röhren die das Lauffeuer enthalten, in schräger Richtung, aus der Seite des Schiffs geleitet sind. Sowohl, die Deckplanken des Branders als auch die Röhren werden mit Harz übergossen, auch ausser den Feuertonnen, Schoven Rieth, und mit brennbarer Composition übergossener Hanf, Werk, Spähne und Buschwerk in den Feuerraum gelegt und Feuerhemder an die Seiten des Schiffs gehänkt.

Die Plätze N. O. hinter dem Feuerraum, stellen die Kammern der Schiffsofficiere vor. Die Kajüte des Kapitains aber befindet sich hinter diesen in P. Sobald der Admiral das Signal giebt, sich zum Treffen zu bereiten, so befestigt der Brander die Enterhaken an die Nocken der Raaen und hält seine Enterdreggen in Bereitschaft. Wenn das Treffen aber angefangen, so werden die, nach dem obern Deck zu gehenden Röhren geöfnet, die Deckel der Feuertonnen abgenommen, in dem Feuerraum Rieth, Werk, Hede, Spähne und andere feuerfangende Materien verbreitet und von diesen von Baumwollen Garn gemachte Lunten, die durch Weingeist gezogen, und mit feinem Pulver bestreuet sind, in die Feuertonnen geleitet. Bey dieser Arbeit hält man den Brander sorgfältig hinter den Schiffen der Flotte, um nicht dem feindlichen Feuer ausgesetzt zu seyn. Wenn nun der Brander in den Stand gesetzt ist, um angesteckt zu werden, so sucht ihn der Kapitain an ein feindliches Schiff zu bringen, und wenn es ihm gelungen ist, dass die an den Raaen befindlichen Haken in das feindliche Tauwerk gefasst, und Enterdreggen in dasselbe geworfen, so steckt er die aus der Seite des Schiffs gehende Röhre, worinn sich das Lauffeuer befindet, an, und rettet sich mit seinen Leuten, durch eine kleine Pforte, welche sich dicht bey dieser Röhre befindet, in dem Boot, welches augenblicklich davon rudert.

Um einen Brander abzuhalten, bedient man sich der Brandhaken, welches Spieren oder Bäume sind, die man aus den Stückpforten steckt, um nämlich dadurch zu verhindern, dass der Brander dem Schiffe nicht an die Seite komme; allein das beste Mittel, die Absicht des Branders zu vereiteln ist, demselben bewafnete Fahrzeuge entgegen zu schicken, um sich seines Boots zu bemächtigen, daher solches auch allezeit bey der Pforte durch welche man entfliehet, mit einer Kette und einem Schloss befestigt, auch mit Drehbassen besetzt ist, um sich vertheidigen zu können.

Gewöhnlich werden Brander nur an solche Schiffe gelegt, die ihre Masten und Segel verlohren haben und ausser Stand gesetzt sind zu manoeuvriren; doch heutiges Tages gebraucht man diese, die Menschheit entehrenden Werkzeuge selten anders, als bey einem Schiffe das sich durchaus nicht ergeben will, ohne Hofnung zu haben, zu entkommen.

Man sendet auch Brander in einen Hafen, um eine daselbst befindliche feindliche Flotte in Brand zu stecken. So schickte der Admiral Drake im Jahr 1588 acht Brander unter die, vor Calais ankernde, grosse spanische Flotte, und richtete dadurch einen Theil derselben zu Grunde, ebenfalls ward im vorletzten Kriege von dem berühmten Makenzie die türkische Flotte im Hafen von Chesmie verbrannt.

Der Gebrauch der Brander oder Feuerschiffe ist sehr alt, und man findet schon beym Quintus, Curtius und Arianus, dass die Tyrer die Thürme, welche Alexander der Grosse ihre Stadt zu belagern errichten liess, um seine Arbeiter die mit

Aufführung eines Dammes beſchäftiget waren, zu beſchützen, durch Feuerſchiffe zu Grunde gerichtet worden. Eben ſo verbrannten die Karthaginenſer, die vor ihrem Hafen ankernde römiſche Flotte; auch Caſſius richtete auf ſolche Weiſe eine von den Flotten des Cäſars die vom Pomponius kommandirt wurde, und bey Meſſana unbeſorgt vor Anker lag, zu Grunde. Er füllte nämlich Laſtſchiffe mit brennbaren und feuerfangenden Dingen, ſteckte ſie an, und ließ ſie unter des Cäſars Flotte laufen, welches mit mit ſo gutem Erfolg ausgeführt wurde, daſs 35 Schiffe, wovon 20 Kriegsſchiffe waren, ein Raub der Flammen wurden.

Einen BRANDER abſenden.

Holl. Een Brander aanbrengen, afzenden.
Dän. Anbringe en Brander.
Schw. Sända en Brännare til Fienden.
Engl. To ſend a fire-ſhip.
Franz. Adreſſer un brulot.
Ital. Mandare un brulotto.
Span. Embiar un brulote.
Port. Enviar hum brulote.

Einen Brander auf ein feindliches Schiff ſchicken, ſ. Brander.

BRANDHAKEN.

Holl. Brandhaken.
Dän. Brandhage.
Schw. Brandhakar.
Engl. Firebooms.
Franz. Boute-hors pour defendre l'approche des brûlots.
Ital. Baſtoni per impedire l'abbordaggio d'un brulotto.
Span. Perchas para defender el abordaje de un brulote.
Port. Paos para defender a abordagem de hum brulote.

ſ. Brander.

BRANDRÖHREN eines Branders.

Holl. Brandpypen in een Brander.
Dän. Brandrör i en Brander.
Schw. Brandrören.
Engl. The throughs or channels in which the train is laid in a fire ſhip.
Franz. Dales d'un brûlot.
Ital. Le mine d'un brulotto.
Span. Canales de un brulote.
Port. Canudos que ſervem de conduzir a polvora em hum brulote.

Die ſämmtlichen Röhren des Branders, welche das Lauffeuer enthalten, ſ. Brander.

BRANDRÖHRE oder BRANDER einer Bombe.

Holl. Brandpyp.
Dän. Brandrör.
Schw. Brandrör.
Engl. The fuſe.
Franz. La fuſée de bombe.
Ital. Spoletta.
Span. Eſpoleta.
Port. Eſpolete.

ſ. Bombe.

BRANDSCHWABBER, ſ. Schwabber.

BRANDUNG.

Holl. Branding, Barning.
Dän. Brænninger.
Schw. Bränning.
Engl. Breakers.
Franz. Briſans,
Ital. Rompimento del mare.
Span. Rompimiento del mar.
Port. Mar da coſta, mar que quebra nos rochedos.

Das Brechen der Wellen an Küſten und Ufern oder auch in der See, wo ſich Untiefen befinden, oder wo Klippen unter der Fläche des Waſſers verborgen liegen. Da wo eine Brandung iſt, wird die See mit immerwährendem Schaum bedeckt, auch erkennt man ſolche an dem Grauſen erregenden Gebrüll der Wellen, welches von dem gewöhnlichen Geräuſch des Meers leicht zu unterſcheiden iſt. Mehrentheils ſind die Stellen wo ſich Brandungen in der See befinden, auch auf den Seekarten gezeichnet.

BRASSEN.

Holl. Braſſen.
Dän. Braſar.
Schw. Braſſar.
Engl. The braces of the yards.
Franz. Les bras.
Ital. Braccj.
Span. Brazos.
Port. Braços.

Taue Fig. 91. t, u, v, w, o, q, r, s, 16, 17, 18, die an beyden Enden der Raaen befeſtigt ſind, und vermittelſt welcher dieſelben horizontal bewegt werden, damit die Fläche der Segel, nachdem wie die Richtung des Windes iſt, einen mehr oder weniger ſchiefen Winkel mit dem Kiel macht. Wenn man z. E. vor dem Winde ſegelt, ſo ſind die beyden Braſſen gleich ſtark angezogen, weil die Raaen alsdann

eine perpendiculare Richtung mit dem Kiel haben müſſen. Aber bey jedem andern Winde wird nach dem Verhältniſs wie die Leebraſs nach hinten geholt wird, die Luvbraſs abgeviert. Jede Raa hat zwey Braſſen, wovon eine an Backbord und die andere an Steuerbordſeite des Schiffs fährt. Die Taue welche bey der Blinde und Schiebblinde, die Stelle der Braſſen vertreten, werden Triſſen genannt, eben ſo hat die Beſahnsruthe keine Braſſen ſondern Pispotten. Wie die verſchiedenen Braſſen fahren, werden wir in folgendem ſagen.

Die groſſen BRASSEN.

Holl. De groote Braſſen.
Dän. Store Braſer.
Schw. Stora Braſſar.
Engl. The main-braces.
Franz. Les grands bras ou les bras de la grande vergue.
Ital. Bracci di maeſtra.
Span Brazos mayores.
Port Braços da verga grande.

Die groſſen Braſſen (Fig. 91. o.) werden hinten am Schiff gewöhnlich am Eckſtänder des Hecks an einen Augbolzen befeſtigt, ſie fahren durch den, hinten an der groſſen Raa befindlichen einſcheibigten Block, und von da wieder hinten nach dem Schiff durch einen andern Block, der nahe bey dem erſten ſitzt, woran das Ende befeſtigt wird. Die Engländer gebrauchen häufig Braſsſchenkel, auch entfernen ſie wohl die Blöcke hinten mit einer Spier vom Schiffe, damit dieſe Braſſen in einem weniger ſcharfen Winkel und folglich mit mehrerer Kraft auf die Raaen würken.

Die groſſen Mars-BRASSEN.

Holl. Groot Marszeils Braſſen.
Dän. Store Mærſe-Braſer.
Schw. Stora Märs-Braſſar.
Engl. The main-top-braces.
Franz. Les bras du grand hunier.
Ital. Bracci di gabbia.
Span. Brazos de gabia.
Port. Brazos da gavia.

Das Ende dieſer Braſſen (Fig. 91. q.) iſt an einem Schenkel feſt, der um den Beſahnmaſt, etwas über dem Rack der Ruthe liegt; ſie fahren durch einen hinten an der groſſen Marsraa befindlichen einſcheibigten Block und von da wieder zurück, durch einen andern, an demſelben Schenkel woran das Ende befeſtigt iſt, ſitzenden Block, (bey den Engländern fahren ſie gemeiniglich durch einen Block oder eine Scheibe die

ſich an dem äuſſerſten Ende der Dwarſahling des Beſahnmarſſes befindet) und alsdann nach dem Schiff hinunter, durch einen Block der an das vordere Beſahnwandtau genähet iſt.

Die groſſen BRAMBRASSEN oder groſſen BRAMSEGELBRASSEN.

Holl. De groot-Bramſeils Braſſen.
Dän. Store Bram-Braſer.
Schw. Stora-Bram-Braſſar.
Engl. The main-top-gallant-braces.
Franz. Les bras du grand perroquet.
Ital. Bracci di pappafico.
Span. Brazos del Juanete mayor.
Port. Braços do Joanete grande.

Sind um das Nock der Bramraa geſtropt (Fig. 91. r) und fahren durch einen an die Kreuzſtenge über dem Hummer genäheten Block zum Schiff hinunter.

Die groſſen Obenbramſegel-BRASSEN.

Holl. Groote Bovenbramzeils Braſſen.
Dän. Store Bovenbram-Braſſar.
Schw. Stora Bovſenbram-Braſſar.
Engl. Main-top-gallant-royal-braces.
Franz. Les bras du grand perroquet volant.
Ital. Bracci di contropappafico.
Span. Brazos del Sobre-Juanete mayor.
Port. Braços do Sobre-Joanete grande.

Werden ſelten gebraucht, ſie ſind an das Nock der Obenbramraa befeſtigt, (Fig. 91. s.) und fahren durch eine an den obern Theil der Kreuzbramſtenge befindliche Kauſch nach dem Schiff hinunter.

Die Fock-BRASSEN.

Holl. De Fokkebraſſen.
Dän. Fokke. Braſer.
Schw. Fock-Braſſar.
Engl. The fore-braces.
Franz. Les bras de la miſaine.
Ital. Bracci di trinchetto.
Span. Brazos de trinquete.
Port. Braços do traquete.

Sind an dem groſſen Stag etwas unter dem Auge deſſelben feſt (Fig. 91. t,) und fahren durch den, hinten an der Fockraa ſitzenden einſcheibigten Block, von da wieder durch einen zweyſcheibigten Block, der entweder oben an dem groſſen Stag oder auch an den Backen des groſſen Maſts, oder auch unter dem groſſen Mars ſitzt, und endlich von da wieder nach dem Schiff hinunter. Durch die andere Scheibe dieſes letztern zweyſcheibigten Blocks fahren, die Vormarsbraſſen.

Die

Die Vormars-BRASSEN.

Holl. Voormarszeilsbraſſen.
Dän. Fore-Mærſe-Braſer.
Schw. För-Märs-Braſſar.
Engl. The fore-top-braces.
Franz. Les bras du petit hunier.
Ital. Bracci di parrochetto.
Span. Brazos de velacho.
Port. Braços do velacho.

Sind ebenfalls an das groſſe Stag unter den Fockbraſſen befeſtigt, (Fig. 91. u,) und fahren durch den einſcheibigten Block hinten an der Vormarsraa; von da wieder durch den zweyſcheibigten Block wodurch die Fockbraſſen fahren nach dem Schiff hinunter.

Die Vorbram-BRASSEN.

Holl. Voorbramzeilsbraſſen.
Dän. Forbram-Braſer.
Schw. Förbram-Braſſar.
Engl. The fore-top-gallant-braces.
Franz. Les bras du petit perroquet.
Ital. Bracci di pappafico di parrochetto.
Span. Brazos del juanete de proa.
Port. Braços do Joanete de proa.

Sind am Nock der Vorbramraa feſt (Fig. 91. v,) und fahren durch einen Block der am groſſen Stengenſtag etwas unter dem Auge deſſelben ſitzt, von da durch einen andern, unter der Sahling der groſſen Stenge befindlichen Block, und alsdann wieder nach dem Fockmars zurück und durch einen oder mehrere Blöcke nach dem Schiff hinunter.

Die Vor-Obenbramſegel-BRASSEN.

Holl. Voorbovenbramzeils-Braſſen.
Dän. For-boven-bram-Braſer.
Schw. För-bovſen-bram-Braſſar.
Engl. Fore-top-gallant-royal-braces.
Franz. Bras du petit perroquet volant.
Ital. Bracci di contropappafico di parrochetto.
Span. Brazos del Sobre-Juanete de proa.
Port. Braços do Sobre-Joanete de proa.

Fahren von der Raa woran ſie befeſtigt ſind, (Fig. 91. w.) durch einen oben an das groſſe Bramſtengenſtag genäheten Block und von da wieder nach dem Fockmaſt durch einen Block zum Schiff hinunter.

Die Bagien-BRASSEN.

Holl. Begine Braſſen.
Dän. Bergine Braſer.
Schw. Bagin Braſſar.

Engl. The croſs-jack-braces or the braces of the croſs-jack-yard.
Franz. Bras de la vergue ſeche.
Ital. Bracci ſecchi.
Span. Brazos ſecos.
Port. Braços ſecos ou da verga ſeca.

Sind am hinterſten groſſen Wandtau auf $\frac{2}{3}$ der Höhe feſt, (Fig. 91. 16.) und fahren durch einen einſcheibigten Block vorne am Rack der Bagienraa, von da wieder durch einen Block der ebenfalls am hintern groſſen Wandtau etwas unter dem feſten Part der Braſſen ſitzt, nach dem Schiff hinunter.

Die Kreuz-BRASSEN oder Kreuzſegel-BRASSEN.

Holl. Kruiszeils Braſſen.
Dän. Kryds-Braſer.
Schw. Kryſs-Braſſar.
Engl. Mizen-top-braces.
Franz. Bras du perroquet de fougue.
Ital. Bracci di Contromezzana.
Span. Brazos de Sobremezana.
Port. Braços da gata.

Sind auf kleinen Schiffen nur einfach und an dem Nock der Kreuzraa feſt, (Fig. 91. 17.) ſie fahren von da durch einen Block der hinten am groſſen Mars ſitzt nach dem Schiff hinunter. Auf groſſen Schiffen ſind dieſe Braſſen zuweilen doppelt und gewöhnlich am hinterſten groſſen Wandtau dicht unter den Schwigtingen feſt: ſie fahren durch den Block vorne am Nock der Kreuzraa und von da wieder nach dem hinterſten groſſen Wandtau, durch einen Block der dicht unter dem feſten Part dieſer Braſſen ſitzt, nach dem Schiff hinunter.

Kreuzbramſegel-BRASSEN.

Holl. Kruisbramzeilsbraſſen.
Dän. Krydsbram-Braſer.
Schw. Kryſsbram-Braſſar.
Engl. The mizen-top-gallant-braces.
Franz. Bras de la perruche.
Ital. Bracci del belvedere o del caccaro.
Span. Brazos de periquito.
Port. Braços da ſobregata.

Sind am Nock der Kreuzbramraa feſt, (Fig. 91. 18.) und fahren durch einen oben an der groſſen Stengenwand befindlichen Block und durch das groſſe Mars nach dem Schiff hinunter.

Luv-BRASSEN.

Holl. Loevbraſſen.
Dän. Luvbraſer.

Schw.

Schw. Lovbraſſar.
Engl. Weather-braces.
Franz. Bras du vent.
Ital. Bracci di ſopravento.
Span. Brazos de barlovento.
Port. Braços de barlovento.

Die Braſſen an der Seite des Schiffs, welche ſich vor dem Winde befindet. Dieſe Braſſen werden, wenn man mit halben, oder bey dem Winde ſegelt, niemals angeholt, ſondern liegen los.

Lee-BRASSEN.

Holl. Lybraſſen.
Dän. Læ-Braſer.
Schw. Lä-Braſſar.
Engl. Lee-braces.
Franz. Bras de deſſous le vent.
Ital. Bracci di ſottovento,
Span. Brazos de ſotavento.
Port. Braços de ſotavento.

Die Braſſen an der Seite des Schiffs welche ſich hinter dem Winde befindet. Dieſe Braſſen ſind allezeit angeholt, wenn man bey dem Winde ſegelt.

Borg-BRASSEN oder doppelte BRASSEN.

Holl. Borgbraſſen.
Dän. Borg-Braſer.
Schw. Borg-Braſſer.
Engl. Preventer-braces.
Franz. Faux-bras.
Ital. Controbracci, falſi bracci.
Span. Contrabrazos.
Port. Contrabraços.

So nennt man einfache Taue, womit man bey ſchwerem Winde die Braſſen der Unterſegel verdoppelt, ſie ſind gewöhnlich mit einem Strop um die Nocken der Raaen gelegt und fahren neben den rechten Braſſen nach der Seite des Schiffs hinunter.

Conter-BRASSEN, ſ. Borg-Braſſen.

Etliche Seeleute verſtehen auch darunter Braſſen, die nach dem Vordertheil des Schiffs fahren.

BRASS-SCHENKEL.

Holl. Braſchenkels.
Dän. Braſſkinkel.
Schw. Braſſlänklingar.
Engl. The brace-pendants of the yard arms.
Franz. Pendeurs de bras.

Ital. Braccialotti.
Span. Frazalotes.
Port. Braçalotes.

Kurze einfache Taue (Fig. 64. x,) wovon das eine Ende an dem Nock der Raaen befeſtigt iſt, an dem andern aber ſich ein einſcheibigter Block befindet wodurch die Braſſen fahren.

BRASSEN, die BRASSEN anholen.

Holl. Braſſen.
Dän. Braſe.
Schw. Braſſa.
Engl. To brace any yard.
Franz. Braſſer, braſſeyer.
Ital. Bracciare.
Span. Bracear.
Port. Braciar.

Die Raaen des Schiffs vermittelſt der Braſſen wenden, oder die Braſſen anholen, damit die Fläche der Segel einen mehr oder minder ſcharfen Winkel mit dem Kiel des Schiffs mache und dem Winde mehr oder weniger ausgeſetzt werde. Man braſt Backbord und Steuerbord.

An-BRASSEN, die BRASSEN aufholen,

Holl. Aanbraſſen, de Braſſen anhaalen.
Dän. Braſe an, braſe bi.
Schw. Braſſa an, braſſa bi.
Engl. To brace the ſails in or haul in the weather-braces.
Franz. Braſſer au vent, faire bon bras.
Ital. Bracciar ſopravento.
Span. Bracear por barlovento.
Port. Braciar por barlovento.

Die Luvbraſſen anholen, ſo daſs das Segel dem Winde weniger ausgeſetzt wird.

Ab-BRASSEN.

Holl. Afbraſſen.
Dän. Braſe af.
Schw. Braſſa af.
Engl. To fill the ſails after they have been braced aback.
Franz. Braſſer à porter, decharger les voiles.
Ital. Bracciare ſottovento.
Span. Bracear por ſotavento.
Port. Braciar por ſotavento.

Die Leebraſſen anholen, damit die Segel dem Winde mehr ausgeſetzt, oder von demſelben wieder gefüllt werden.

Die Vormars-BRASSEN.

Holl. Voormarszeilsbraſſen.
Dän. Fore-Mærſe-Braſer.
Schw. För-Märs-Braſſar.
Engl. The fore-top-braces.
Franz. Les bras du petit hunier.
Ital. Bracci di parrochetto.
Span. Brazos de velacho.
Port. Braços do velacho.

Sind ebenfalls an das groſſe Stag unter den Fockbraſſen befeſtigt, (Fig. 91. u,) und fahren durch den einſcheibigten Block hinten an der Vormarsraa; von da wieder durch den zweyſcheibigten Block wodurch die Fockbraſſen fahren nach dem Schiff hinunter.

Die Vorbram-BRASSEN.

Holl. Voorbramzeilsbraſſen.
Dän. Forbram-Braſer.
Schw. Förbram-Braſſar.
Engl. The fore-top-gallant-braces.
Franz. Les bras du petit perroquet.
Ital. Bracci di pappafico di parrochetto.
Span. Brazos del juanete de proa.
Port. Braços do Joanete de proa.

Sind am Nock der Vorbramraa feſt (Fig. 91. v,) und fahren durch einen Block der am groſſen Stengenſtag etwas unter dem Auge deſſelben ſitzt, von da durch einen andern, unter der Sahling der groſſen Stenge befindlichen Block, und alsdann wieder nach dem Fockmars zurück und durch einen oder mehrere Blöcke nach dem Schiff hinunter.

Die Vor-Obenbramſegel-BRASSEN.

Holl. Voorbovenbramzeils-Braſſen.
Dän. For-boven-bram-Braſer.
Schw. För-bovſen-bram-Braſſar.
Engl. Fore-top-gallant-royal-braces.
Franz. Bras du petit perroquet volant.
Ital. Bracci di contropappafico di parrochetto.
Span. Brazos del Sobre-Juanete de proa.
Port. Braços do Sobre-Joanete de proa.

Fahren von der Raa woran ſie befeſtigt ſind, (Fig. 91. w.) durch einen oben an das groſſe Bramſtengenſtag genäheten Block und von da wieder nach dem Fockmaſt durch einen Block zum Schiff hinunter.

Die Bagien-BRASSEN.

Holl. Begine Braſſen.
Dän. Bergine Braſer.
Schw. Bagin Braſſar.

Engl. The croſs-jack-braces or the braces of the croſs-jack-yard.
Franz. Bras de la vergue ſeche.
Ital. Bracci ſecchi.
Span. Brazos ſecos.
Port. Braços ſecos ou da verga ſeca.

Sind am hinterſten groſſen Wandtau auf $\frac{2}{3}$ der Höhe feſt, (Fig. 91. 16.) und fahren durch einen einſcheibigten Block vorne am Rack der Bagienraa, von da wieder durch einen Block der ebenfalls am hintern groſſen Wandtau etwas unter dem feſten Part der Braſſen ſitzt, nach dem Schiff hinunter.

Die Kreuz-BRASSEN oder Kreuzſegel-BRASSEN.

Holl. Kruiszeils Braſſen.
Dän. Kryds-Braſer.
Schw. Kryſs-Braſſar.
Engl. Mizen-top-braces.
Franz. Bras du perroquet de fougue.
Ital. Bracci di Contromezzana.
Span. Brazos de Sobremezana.
Port. Braços da gata.

Sind auf kleinen Schiffen nur einfach und an dem Nock der Kreuzraa feſt, (Fig. 91. 17.) ſie fahren von da durch einen Block der hinten am groſſen Mars ſitzt nach dem Schiff hinunter. Auf groſſen Schiffen ſind dieſe Braſſen zuweilen doppelt und gewöhnlich am hinterſten groſſen Wandtau dicht unter den Schwigtingen feſt: ſie fahren durch den Block vorne am Nock der Kreuzraa und von da wieder nach dem hinterſten groſſen Wandtau, durch einen Block der dicht unter dem feſten Part dieſer Braſſen ſitzt, nach dem Schiff hinunter.

Kreuzbramſegel-BRASSEN.

Holl. Kruisbramzeilsbraſſen.
Dän. Krydsbram-Braſer.
Schw. Kryſsbram-Braſſar.
Engl. The mizen-top-gallant-braces.
Franz. Bras de la perruche.
Ital. Bracci del belvedere o del caccaro.
Span. Brazos de periquito.
Port. Braços da ſobregata.

Sind am Nock der Kreuzbramraa feſt, (Fig. 91. 18.) und fahren durch einen oben an der groſſen Stengenwand befindlichen Block und durch das groſſe Mars nach dem Schiff hinunter.

Luv-BRASSEN.

Holl. Loevbraſſen.
Dän. Luvbraſer.

Schw.

Schw. Lovbraſſar.
Engl. Weather-braces.
Franz. Bras du vent.
Ital. Bracci di ſopravento.
Span. Brazos de barlovento.
Port. Braços de barlovento.

Die Braſſen an der Seite des Schiffs, welche ſich vor dem Winde befindet. Dieſe Braſſen werden, wenn man mit halben, oder bey dem Winde ſegelt, niemals angeholt, ſondern liegen los.

Lee-BRASSEN.

Holl. Lybraſſen.
Dän. Læ-Braſer.
Schw. Lä-Braſſar.
Engl. Lee-braces.
Franz. Bras de deſſous le vent.
Ital. Bracci di ſottovento,
Span. Brazos de ſotavento.
Port. Braços de ſotavento.

Die Braſſen an der Seite des Schiffs welche ſich hinter dem Winde befindet. Dieſe Braſſen ſind allezeit angeholt, wenn man bey dem Winde ſegelt.

Borg-BRASSEN oder doppelte BRASSEN.

Holl. Borgbraſſen.
Dän. Borg-Braſer.
Schw. Borg-Braſſer.
Engl. Preventer-braces.
Franz. Faux-bras.
Ital. Controbracci, falſi bracci.
Span. Contrabrazos.
Port. Contrabraços.

So nennt man einfache Taue, womit man bey ſchwerem Winde die Braſſen der Unterſegel verdoppelt, ſie ſind gewöhnlich mit einem Strop um die Nocken der Raaen gelegt und fahren neben den rechten Braſſen nach der Seite des Schiffs hinunter.

Conter-BRASSEN, ſ. Borg-Braſſen.

Etliche Seeleute verſtehen auch darunter Braſſen, die nach dem Vordertheil des Schiffs fahren.

BRASS-SCHENKEL.

Holl. Braſſchenkels.
Dän. Braſſkinkel.
Schw. Braſſ-länklingar.
Engl. The brace-pendants of the yard arms.
Franz. Pendeurs de bras.

Ital. Braccialotti.
Span. Frazalotes.
Port. Braçalotes.

Kurze einfache Taue (Fig. 64. x,) wovon das eine Ende an dem Nock der Raaen befeſtigt iſt, an dem andern aber ſich ein einſcheibigter Block befindet wodurch die Braſſen fahren.

BRASSEN, die BRASSEN anholen.

Holl. Braſſen.
Dän. Braſe.
Schw. Braſſa.
Engl. To brace any yard.
Franz. Braſſer, braſſeyer.
Ital. Bracciare.
Span. Bracear.
Port. Braciar.

Die Raaen des Schiffs vermittelſt der Braſſen wenden, oder die Braſſen anholen, damit die Fläche der Segel einen mehr oder minder ſcharfen Winkel mit dem Kiel des Schiffs mache und dem Winde mehr oder weniger ausgeſetzt werde. Man braſt Backbord und Steuerbord.

An-BRASSEN, die BRASSEN aufholen,

Holl. Aanbraſſen, de Braſſen anhaalen.
Dän. Braſe an, braſe bi.
Schw. Braſſa an, braſſa bi.
Engl. To brace the ſails in or haul in the weather-braces.
Franz. Braſſer au vent, faire bon bras.
Ital. Bracciar ſopravento.
Span. Bracear por barlovento.
Port. Braciar por barlovento.

Die Luvbraſſen anholen, ſo daſs das Segel dem Winde weniger ausgeſetzt wird.

Ab-BRASSEN.

Holl. Afbraſſen.
Dän. Braſe af.
Schw. Braſſa af.
Engl. To fill the ſails after they have been braced aback.
Franz. Braſſer à porter, decharger les voiles.
Ital. Bracciare ſottovento.
Span. Bracear por ſotavento.
Port. Braciar por ſotavento.

Die Leebraſſen anholen, damit die Segel dem Winde mehr ausgeſetzt, oder von demſelben wieder gefüllt werden.

Bey-BRASSEN, luvwärts Braſſen, ſ. Beybraſſen.

Back-BRASSEN, Gegen-BRASSEN, verkehrt BRASSEN, auf den Maſt oder gegen den Maſt BRASSEN.

Holl. De Zeilen tegen braſſen, bak braſſen.
Dän. Braſe bak.
Schw. Braſſa back.
Engl. To brace the ſails aback.
Franz. Braſſer à contre, braſſer à coëffer, braſſer les voiles ſur le mât.
Ital. Bracciare in faccia.
Span. Bracear las velas en facha.
Port. Pór ſobre, braciar o pano ſobre.

Die Luvbraſſen ſo weit anholen, daſs der Wind von vorne in die Segel fällt und ſolche gegen den Maſt legt.

Vierkant BRASSEN, ins Kreuz BRASSEN.

Holl. De Zeilen vierkant of in't Kruis braſſen.
Dän. Braſe fiirkant.
Schw. Braſſa fiirkant.
Engl. To ſquare the yards.
Franz. Braſſer quarré.
Ital. Bracciare in croce.
Span. Bracear en cruz.
Port. Cruzar as vergas.

Die Raaen dergeſtalt braſſen, daſs ſie in horizontaler Richtung einen rechten Winkel mit dem Kiel machen, welches allezeit geſchiehet wenn man vor dem Winde ſegelt.

Auf-BRASSEN, auf den Wind BRASSEN.

Holl. Opbraſſen.
Dän. Braſe op.
Schw. Braſſa up.
Engl. To bring-to.
Franz. Mettre en panne.
Ital. Bracciare le vele in panno.
Span. Bracear en facha.
Port. Atraveſſar o navio, pór a capa.

Heiſst etliche von den Segeln backbraſſen und andere beybraſſen, ſo daſs die Segel unter einander eine entgegengeſetzte Würkung haben; durch die backliegenden Segel wird nämlich das Schiff rückwärts, und durch die gefüllten vorwärts getrieben, es muſs daher beynahe auf einer Stelle liegen bleiben, nur treibt es etwas

ab. Man braſst auf, wenn man auf ein Schiff wartet oder ſich in der Nähe des Landes befindet, und einen Lootſen an Bord nehmen will: ebenfalls wenn es Nacht wird und man befürchtet aufs Land zu laufen, letzteres wird aber beſſer beydrehen genannt. Die Fig. 286. ſtellt eine dreymaſtige Galliote vor, welche aufgebraſst hat; das groſſe Marsſegel und Kreuzſegel liegen nämlich back und das Vormarsſegel iſt beygebraſst und voll. Um Aufzubraſſen, bedient man ſich gewöhnlich der beyden Marsſegel und des Kreuzſegels und läſst die übrigen alle aufgeien. Es iſt dabey gleichgültig, ob man das Groſſe oder das Vormarsſegel back legt, weil die Würkung des einen, die Würkung des andern aufhebt. Nur blos in dem Fall muſs man hierinn einen Unterſchied machen, wenn man ſich an der Luvſeite eines Schiffs befindet und auf daſſelbe zu fallen fürchtet, alsdann wird es beſſer ſeyn, das Vormarsſegel voll zu halten, und die beyden andern back zu legen, weil hiedurch das Schiff weniger geneigt ſeyn wird, abzufallen, auch kann man dabey ebenfalls das Kreuzſegel voll halten und die Befahn beyholen. Wenn man ſich aber an der Leeſeite eines Schiffs befindet, und befürchtet, demſelben durch Anluven zu nahe zu kommen, ſo muſs man das Gegentheil beobachten.

Scharf beym Winde BRASSEN, auf den Rand BRASSEN.

Holl. Scharp by de Wind braſſen.
Dän. Braſe bi de Vind, braſe ſkarp.
Schw. Braſſa bi de Vind.
Engl. Trimming all ſharp.
Franz. Braſſer au plus prés ralinguer en tenant le vent.
Ital. Bracciare a andare bene all' orza.
Span. Ciñir el viento.
Port. Cingir o vento.

Die Segel ſo nahe beym Winde braſſen als möglich, doch ſo, daſs ſie nicht wappern oder back zu liegen kommen, ſondern voll ſtehn.

Voll-BRASSEN.

Holl. De Zeilen vol braſſen.
Dän. Braſe fuld.
Schw. Braſſa fult.
Engl. To brace the ſails full.
Franz. Faire porter, faire ſervir.
Ital. Far portare le vele.
Span. Bracear a llenar las velas.
Port. Braciar a ir em cheio.

Die Fläche der Segel wenn ſie ſcharf beym Winde oder in den Wind gebraſſt ſind, durch Anholen der Lee-Braſſen, wieder demſelben ausſetzen.

Die

Die Segel in den Wind BRASSEN.

Holl. De Zeilen in de Wind braſſen.
Dän. Braſſe i Vinden.
Schw. Braſa i Vinden.
Engl. To brace the ſails in the wind.
Franz. Braſſer les voiles dans le vent.
Ital. Bracciar in punta.
Span. Bracear al ſilo.
Port. Braciar no vento.

Die Segel vermittelſt der Braſſen ſo weit in den Wind bringen, daſs er nicht mehr auf die Fläche derſelben würken kann, ſondern die Segel anfangen zu wappern oder zu ſchlagen.

BRATSPILL.

Holl. Braadſpit.
Dän. Bradſpil.
Schw. Brädſpel.
Engl. Windlaſs.
Franz. Vindas, virevaut.
Ital. Mulinello.
Span. Molinete.
Port. Molinete. ou bolinete.

Eine lange vorne auf Schiffen befindliche horizontale hölzerne Welle, Fig. 44. vermittelſt welcher das Ankertau aufgewunden wird. Sie iſt gewöhnlich achteckigt und entweder ſelbſt von weichem Holz gemacht, oder es ſind auch um dieſelbe Latten davon gelegt, welche man alsdann die Ausfütterung des Bratſpills nennt. Bey Spillen die weniger Durchmeſſer haben, macht man die Ausfütterung von Eichenholz, damit das Ankertau nicht ſo ſehr in daſſelbe einſchneide. Auf einige Entfernung von ihren Enden iſt dieſe Welle rund herum bis auf ungefähr die Hälfte ihrer Dicke eingeſchnitten und in dem Einſchnitt cylinderförmig, oder rund gemacht. Das mittelſte Stück derſelben oder der Theil f f, der ſich zwiſchen den beyden Einſchnitten befindet, wird eigentlich das Spill genannt, und die beyden äuſſern Enden g, g ſo weit wie der Einſchnitt geht, die Köpfe des Spills. Das Spill iſt in der Abſicht in den beyden Einſchnitten rund gemacht, damit dieſer runde Theil oder Zapfen ſich in zweyen ſtarken, an einander ſchlieſſenden Seitenhölzern, b, h bewegen könne, wovon jedes einen Ausſchnitt in der Geſtalt eines halben Kreiſes hat. Dieſe Seitenſtücke, welche der ganzen Kraft des Ankertaues wiederſtehen müſſen, gehen ziemlich tief ins Schiff hinein, und ſind mit den Balken und allen Theilen, wo ſie vorbeyfahren, verbolzt, auch liegen vor denſelben zu mehrerer Verſtärkung ein Paar Knien i, i. Die mit den Deckbal-

ken, worauf der eine Arm derſelben liegt, gleichfalls verbolzt ſind. Wenn das Spill mit ſeinen beyden Einſchnitten in die halbrunden Ausſchnitte der Seitenſtücke geſetzt worden, ſo ſchiebt man an die hintere Seite dieſer letztern zwey Stücke k, k welche eben dieſelbe Dicke, und eben ſolchen Ausſchnitt haben als die Seitenſtücke ſelbſt; ſie werden mit dieſen durch Bolzen verbunden, die ſo lang ſeyn müſſen, daſs ſie noch durch den ſtehenden Arm der Knie gehen, wo ſie mit Splinten befeſtigt werden. Man nennt dieſe letztern Stücke die Klampen, oder auch die Kalben der Bratſpillbeting, da hingegen die Seitenſtücke mit den Knien und Klampen zuſammengenommen die Beting des Bratſpills heiſst. An jeder von den beyden innern Seiten der ebengeſagten Seitenſtücke ſind zwey Löcher gemacht, welche nur halb durch dieſelben gehen, und in dieſe Löcher werden knieartige Hölzer l, l geſetzt, die ſtark genug ſind, daſs die 2 oder 3 um das Spill fahrende Bugten des Ankertaues darauf gelegt werden können, wenn man an der andern Seite der Palbeting auf ein Tau winden will; man nennt dieſe Hölzer die Nordleute. Durch das Spill ſind mehrere viereckigte Löcher d, d, gemacht, in welche man das Ende der Spillſpaken ſteckt, welches hölzerne Hebel ſind, vermittelſt welcher das Bratſpill herumgedrehet wird. In der Mitte rund um das Spill, ſind ein oder auch wohl zwey Reihen Löcher m, m, gehauen, welche die Palllöcher oder Pallgaten genannt werden und deren gewöhnlich in jeder der acht Seiten des Spills zwey zu ſeyn pflegen. In dieſe Löcher fallen, ſo wie das Spill herumgedrehet wird, die Pallen e, c welche mit Hängen an der Pallbeting oder dem Klockengalgen befeſtigt ſind, und verhindern, daſs das Spill nicht wieder zurückläuft. Die Pallöcher werden noch an der Stelle gegen welche der Zahn des Palls fällt mit eiſernen Platten ausgefüttert, welche die Kieſen genannt werden. In die Löcher der Spill wird ein Katzenkopf u oder auch ein Spehnkopf geſteckt, woran das Ankertau zu mehrerer Sicherheit feſtgebunden wird, wenn das Spill, vermittelſt der Pallen feſtgeſetzt worden. ſ. Die Artikel Katzenkopf, Spehnkopf und Spehntau. Oben an den Seitenſtücken oder Betingen ſitzen gewöhnlich etliche Knöpfe, o, um darauf ein Jagtroſs oder dünnes Tau, das nur um den Kopf der Spill gewunden wird, zu belegen. Von der einen Beting zur andern liegt über dem Spill ein mit Koviennageln verſehenes Holz n n worauf laufendes Tauwerk belegt wird; wenn ſolches von einer Beting zur andern reicht, heiſst es der Boog des

Bratſpills weil es alsdann etwas gebogen iſt; wenn es aber nur von beyden Seiten der Betingen bis zum Klockengalgen, oder der Pallbeting geht, und in der Mitte unterbrochen iſt, ſo wird es blos die Nagelbank des Bratſpills genannt.

Da wegen der horizontalen Lage des Bratſpills die ganze Schwere des Mannes auf das Ende des Hebels oder der Spake würkt, ſo hat ſolcher hiebey weit mehrere Kraft zu winden, als bey dem Gangſpill. Demungeachtet erfordert die Arbeit eine beſondere Geſchicklichkeit, welche hauptſächlich darinn beſteht, daſs alle Arbeiter zu gleicher Zeit ihre Spaken mit einem Ruck niederdrücken. Die Matroſen auf den Kohlenſchiffen von Northumberland ſind hierinn die aller geübteſten.

Ueberhaupt iſt ſowohl das Bratſpill als auch das Gangſpill noch mancher Verbeſſerung fähig; inſonderheit würde die Friction merklich vermindert werden, wenn der in dem Ausſchnitt der Beting ſich bewegende Theil des Spills von Eiſen wäre. In England haben *Stephen Wright*, *Moor* und *Hutchinſon* etliche Verbeſſerungen der Spillen vorgeſchlagen. ſ. *Hutchinſon's practical Seamanſhip* 2d *Edit. p.* 124 und 250. Man leſe auch darüber die Abhandlungen der Petersburger Academie vom Jahr 1781. 1ſter Theil. No. 12. S. 105.

BRATSPILL im Boot.

Holl. Braadſpit in't Boot.
Dän. Bradſpil i Baaden.
Schw. Brädſpel i Båten.
Engl. Windlaſs of a boat.
Franz. Vindas d'une chaloupe.
Ital. Mulinello della lancha.
Span. Molinete della lancha.
Port. Molinete da lancha.

Ein etwas hinter der Segelduft des Boots befindliches kleines Bratſpill vermittelſt welches man auf das Bojereep windet, wenn der Anker gelichtet werden ſoll.

BRATSPIT oder BRATSPIESS.

Holl. Braadſpit, Soort van een half Piek.
Dän. Matros-Pik.
Schw. En half Pik.
Engl. A ſort of half pike employed to defend a ſhip from the aſſault of boarding.
Franz. Eſponton.
Ital. Spuntone.
Span. Chuzo.
Port. Chuço.

Eine Art halber Piken deren man ſich auf Schiffen beym Entern bedient.

BRAUNROTH.

Holl. Bruinrood.
Dän. Bruunrödt.
Schw. Brunröd.
Engl. Red-oker.
Franz. Ocre rouge.
Ital. Ocra roſſa.
Span. Almagre.
Port. Almagre.

Eine Art rother Oker der aus Schweden kömmt. Man miſcht ihn mit unter das Schmier womit der äuſſere Boden des Schiffs beſchmiert wird. Das holländiſche Braunroth iſt bey weitem nicht ſo gut als das ſchwediſche.

BRAUSEN, die See brauſet.

Holl. De Zee bruiſcht.
Dän. Havet bruſer.
Schw. Hafvet bruſar.
Engl. The ſea roars.
Franz. La mer mugit.
Ital. Il mare mugge.
Span. El mar brama.
Port. O mar brada.

Wird von der See geſagt, wenn ſolche ſehr hoch geht und ſchäumt und auch dabey eine lärmende Bewegung hat.

BRECHBANK, ſ. Brake.

BRECHBÄUME.

Holl. Breekboomen.
Dän. Store Haandſpiger, Brækbommer.
Schw. Bräckbommar.
Engl. Large hand-ſpikes.
Franz. Gros Anſpects.
Ital. Monovelle groſſe.
Span. Eſpeques grandes.
Port. Eſpeques grandes.

Ungemachte Eſchen, die ſtatt Hebel oder Spaken gebraucht werden.

BRECHBETEL, ſ. Betel.

BRECHDEISSEL, ſ. Deiſſel.

BRECHEISEN, ſ. Schiefbetel.

BRECHEN, die See bricht vor und hinter dem Schiffe, ſ. Branden.

Die Laſt BRECHEN.

Holl. De Laſt breeken.
Dän. Bryde Laſten, begynde at loſſe ud.
Schw.

Schw. Bryta Laſten, börja at laſta ut.
Engl. To break bulk.
Franz. Commencer à decharger.
Ital. Cominciare a ſcaricare.
Span. Empezar a deſcargar el navio.
Port. Começar a deſcargar.

Ein im Deutſchen wenig gebräuchliches Wort welches ſo viel bedeutet als anfangen zu löſchen.

BRECHUNG der Lichtſtrahlen, ſ. Refraction.

BREFOCK, (auf Schmacken, Kuffen und Schlupen.)

Holl. Breefok.
Dän. Bredfok.
Schw. Bredfock.
Engl. Square-ſail of a ſloop, ſchooner &c.
Franz. Voile de fortune.
Ital. Vela rotonda d'una ſapata.
Span. Vela rotonda ó treo de un queche.
Port. Vela rotonda ou trevo de huma gangorra ou fandarga.

So heiſst das viereckigte oder Raaſegel welches an die Bagienraa (Fig. 500. b b) derjenigen Fahrzeuge geſchlagen wird, die nur Gaffel- Spriet- oder Giekſegel führen z. E. auf Schmacken, Kuffen, Schlupen oder Jachten. Die Bagienraa dieſer Schiffe befindet ſich an dem groſſen Maſt, und man muſs ſolche nicht mit der Bagienraa auf dreymaſtigen Schiffen verwechſeln. Man gebraucht die Brefock wenn man vor dem Winde ſegelt, ſobald man aber bey dem Winde läuft, wird ſolche wieder geſtrichen.

BREGANG oder breite Gang.

Holl. Breegang.
Dän. Bregangen uden Bords.
Schw. Bregangen.
Engl. The ſtrakes between the channel-wale and gunnel.
Franz. Bordages du vibord, ou les bordages entre la derniere preceinte et le platbord.
Ital. Le tavole del bordo dalla prima cinta all'orlo.
Span. Las tablas del coſtado entre la cinta de cadena y la regala.
Port. Taboas entre a cinta da abotucadura e o alcatrate.

Die verſchiedenen Gänge Planken, welche ſich zwiſchen dem gemahlten Gang oder zwiſchen dem Raaholz und dem oberſten Bergholz befinden. Auf etlichen Schiffen machen 5 bis 7 Gänge Planken den breiten Gang aus. Etliche

verſtehen auch unter Bregang die Fülling zwiſchen den beyden untern Berghölzern, in welcher ſich die Stückpforten der erſten Batterie befinden.

BREITE der Geſtirne. ſ. Latitudo.

BREITE eines Orts, ſ. Latitudo eines Orts.

BREITE eines Schiffs.

Holl. Preedte van't Schip.
Dän. Skibets Breden.
Schw. Skeppets Bredden.
Engl. Extreme breadth of a ſhip.
Franz. Largeur d'un vaiſſeau.
Ital. Bocca della nave.
Span. Manga.
Port. Boca.

Die gröſste Weite welche das Schiff von der einen Seite bis zur andern hat. Auf Deutſchen Schiffen wird ſolche von auſſem gemeſſen. Die Breite der Kriegsſchiffe und Fleuten iſt ungefähr der 4te Theil ihrer Länge. Die Breite der Fregatten iſt etwas weniger und zuweilen nur $\frac{1}{5}$ ihrer Länge.

BREITE Raum eines Segels, ſ. die Verdoppelnng eines Segels.

BREITE Segel, ſ. Raaſegel.

BREITER Wind, ſ. Wind.

Die Segel BREITEN.

Holl. De Zeilen breeden.
Dän. Brede Sejlene.
Schw. Breda Seglen.
Engl. To brace the ſails in when the wind veers aft.
Franz. Border et braſſer au vent en ſorte que le vent ne ſoit pas au plus prés.
Ital. Bracciare ſopravento e cazzare le ſcotte quando il vento é più largo.
Span. Bracear por barlovento cuando el viento vien mas largo.
Port. Braciar por barlovento quando o vento vem mais largo.

Die Segel mehr vor den Wind braſſen, oder ſie dergeſtalt braſſen, daſs ſie dem Winde mehr Fläche entgegen ſtellen, wenn ſolcher günſtiger wird, oder räumt,

BREMSE.

Franz. Livarde qui s'attache à la broche qui traverſe le toupin.
Span. Cabo del baron.

Das Tau (Fig. 407. c c) welches um den Knüppel, der durch das Hofdt oder die Lehre des Topſchlittens geht, und um den ſchon zuſammengedreheten Theil des Taues geſchlagen wird, um den Knüppel an den Schlitten zu binden.

BRENNBOCK (beym Kahnbauer) ſ. Brandeiſen.

BRENNEISEN (beym Kahnbauer.)

Ein nach einem ſtumpfen Winkel an einem Ende umgebogenes Eiſen, auf einem hölzernen Stiel. (Fig. 595,) Der umgebogene Theil iſt breit und platt. Es werden hiemit in dem Innern eines Kahns die Nathen geebnet. Der Schiffszimmermann erhitzt nämlich das Eiſen und fährt hiemit über die verpechten Nathen weg.

Ein Schiff BRENNEN.

Holl. Een Schip branden, ſengen.
Dän. Svide og brænde et Skib med Halm eller Rör udi Kiölhaling.
Schw. Brimma et Skepp. Sväda och bränna et Skepp med Halm eller Rö uti Kölhalning.
Engl. To bream a ſhip.
Franz. Chauffer un vaiſſeau, donner le feu.
Ital. Dar il fuoco alla nave.
Span. Dar fuego al coſtado del navio.
Port. Queimar hum navio.

Die Seite eines Schiffs welches kalfatet werden ſoll, mit angezündetem Rieth oder Buſchwerk abflammen, damit das in den Nathen befindliche Pech und Theer ausflieſſe, und ſich die Riſſe und Spikerlöcher in den Hautplanken beſſer zeigen, und damit auch die Würmer dadurch getödtet werden.

Planken BRENNEN.

Holl. Planken branden.
Dän. Svide og brænde Planker.
Schw. Baſa Plankor.
Engl. To bend planks or to make them pliant by heating them.
Franz. Chauffer les bordages.
Ital. Dar il fuoco alle tavole.
Span. Dar fuego a los tablones.
Port. Queimar as pranchas.

Die Planken durch Feuer biegen und krumm machen. Man legt in dieſer Abſicht den Theil der Planken ſo weit, wie ſolcher gekrümmt werden ſoll, über das Brandeiſen, belaſtet das Ende dieſes Theils mit Klötzen oder Gewicht und zündet unter daſſelbe ein Feuer von Spähnen an, und benetzt es öfters mit Waſſer. Sobald wie die Planke hinlänglich erhitzt iſt, wird ſie

ſogleich an die Seite des Schiffs gelegt, wo ſie ihrer Biegſamkeit wegen die Form deſſelben leicht annimmt. An etlichen Orten bedient man ſich auch eines Kochflotts worin die Planken gekocht werden.

BRIDSCHEN, einem ein Kapje geben.

Holl. Bridſen.
Dän. Straffe en Matros af.
Schw. Piſka en Matros på Skepp.
Engl. To ſend a man to the capſtern to be flogged, a puniſhment uſed in dutch and french ſhips.
Franz. Envoyer un homme au cabeſtan.
Ital. Caſtigare un marinaro all' argano.
Span. Dar à un hombre un cañon.
Port. Açoutar hum marinheiro ao cabreſtante.

Eine Strafe desjenigen, der geflucht oder ſchmutzige Reden geführt hat. Er bekömmt nämlich von jedem der zum Backsvolk gehört drey Hiebe mit einem Brett auf den Hintern. Einer von dem Backsvolk ſitzt dabey auf dem Gangſpill und hält ihm den Kopf nieder.

See-BRIEFE, ſ. Seebriefe.

Artikel-BRIEFE, ſ. Artikelbriefe.

Geſundheits-BRIEF, ſ. Geſundheitsbrief.

BRIG oder BRIGANTINE.

Holl. Brig of Brigantyn.
Dän. Brig.
Schw. Brigg, Bergantin.
Engl. Brig.
Franz. Brigantine.
Ital. Brigantina.
Span. Bergantin.
Port. Bargantim.

Ein bekanntes Schiff (Fig. 291.) das auſſer dem Bugſpriet einen groſſen und einen Fockmaſt führt, welche letztere Stengen und Bramſtengen haben. Der Fockmaſt ſteht ſenkrecht, allein der groſſe Maſt hängt gewöhnlich etwas hinten über. Die Segel dieſer Maſten ſind Raaſegel, das Groſſe (Fig. 291. a) ausgenommen, welches unter dem Namen Brigſegel bekannt iſt. Die obere Seite deſſelben iſt an einer Gaffel und die untere welche die längſte iſt an einen Giekbaum gebunden. Die an dem Maſt befindliche Seite iſt aber mit Maſtbanden oder groſſen hölzernen Lägeln (Fig. 532. a, a, a,) die los um den Maſt liegen, und an das Segel befeſtigt ſind. verſehen, ſie führen an demſelben ſo wie die Gaffel geſtrichen oder gehieſst wird, auf und nieder. ſ. Brig-Segel

oder Giek-Segel. Der groſſe Maſt iſt im Verhältniſs des Fockmaſtes etwas höher als auf Kriegsſchiffen. Die Bauart der Brigantinen iſt mit der Bauart der dreymaſtigen Schiffe ziemlich gleich, ſie ſind hinten gewöhnlich platt und haben vorne zuweilen ein Gallion. Gröſstentheils haben ſie nur ein Deck und keine Hütte. Diejenigen welche zum Kriege ausgerüſtet ſind, führen 10 bis 20 Kanonen, und ſind weil ſie ſehr ſcharf gebauet, vortreflich zum Kreuzen geſchickt. Die mehrſten Brigantinen ſind aber blos zu Kauffahrteyſchiffen beſtimmt und führen keine Kanonen. Die Engländer bedienen ſich deren unter allen Nationen am mehrſten.

BRIGKUTTER.

Holl. Brigkutter.
Dän. Brigkutter.
Schw. Brigkutter.
Engl. Brig-cutter.
Franz. Un cutter gréé en brigantine.
Ital. Una balandra con guarnimento d'una brigantina.
Span. Balandra con aparejo de un bergantin.
Port. Chalupa com aparelho de hum bargantim.

Ein wie ein Kutter gebauetes Fahrzeug, welches Brig-Takelaſche führt.

BRIGSEGEL, ſ. Segel.

BRILL oder BRILLGAT, ſ. Koldergat.

BRILLGAT.

Holl. Brilgat.
Dän. Brilgat.
Schw. Brilgat.
Engl. The hole of the privy.
Franz. Le trou, la lunette.
Ital. Occhio o buco del caccatojo.
Span. Beque.
Port. Beque.

Die runde Oefnung in dem Sitzbrett des Abtritts oder Gemachs.

BRISE.

Holl. Briſe.
Dän. Bris eller liden Laring ſom ſees paa Söen udi Stilte.
Schw. Briſa.
Engl. Catspaw.
Franz. Fraicheur ou petit vent ſur l'eau qui friſe légérement la ſurface de la mer dans le lointain pendant un calme.
Ital. Briſa.
Span. Briſa.
Port. Bonança.

Eine ſanfte oder leichte Kühlte die manchmal bey ſtillem Wetter oder bey flacher See aufſteigt und welche man bey dem Eindruck den ſolche auf das Waſſer macht von ferne erblickt.

BROD, Schiffsbrod, ſ. Zwieback.

BRODKAMMER oder BRODSCHAFFEREI.

Holl. Broodkamer.
Dän. Bröd-Rommet, Brödkammer.
Schw. Brödſkafferi.
Engl. Bread-room.
Franz. Soute à pain ou au biſcuit.
Ital. Pagliotto, o pagliuolo a biſcotto.
Span. Panol del pan.
Port. Paiol do biſcouto.

Der Platz im Schiff wo der Zwieback oder das Schiffsbrod verwahrt wird. Auf Kriegsſchiffen befindet ſich ſolcher gewöhnlich unter der Konſtapelkammer und iſt nicht allein mit trocknen Dielen abgeſchoren, ſondern noch dazu inwendig mit Blech ausgeſchlagen, damit ſich das Brod deſto beſſer hält. Auf kleinen Schiffen hat man blos eine Brodbank oder Brodkaſſe.

BRODWINNER, BRODGEWINNER oder Treiber.

Holl. Dryver, Broodwinner.
Dän. Brödvinder, Driver.
Schw. Brotvindare, Drifvare.
Engl. Driver.
Franz. Paille en cul.
Ital. Batticulo.
Span. Maricangaya. o ala de mezana.
Port. Draima ou Dreive.

Ein kleines Raaſegel (Fig. 101. p) oder vielmehr Leeſegel, welches bey gutem Wetter und wenn man vor dem Winde ſegelt, an das obere Ende der Beſahnruthe oder der Gaffel gehieſst wird. Die Schoot deſſelben wird vermittelſt einer über der Seitengallerie liegenden Spier ausgeſetzt.

BROHK, BROOK oder BRUHK.

Holl. Broek, Broeking.
Dän. Brog.
Schw. Brok.
Engl. A ſpan.
Franz. Brague.
Ital. Praga.
Span. Braguero.
Port. Bragueiro.

Ueberhaupt verſteht man darunter ein kurzes einfaches Tau an deſſen beyden Enden ſich ein Block befindet (Fig. 634). Man kann es irgendwo überhängen, und durch die beyden Blöcke, Läufer ſcheeren, häufiger wird das Wort Brohk aber in folgendem Verſtande gebraucht.

BROHK einer Kanone.

Holl. Broek van een Kanon.
Dän. Kanon Brog.
Schw. Brok til Kanonerne.
Engl. The breeching of a cannon.
Franz. Brague de cannon.
Ital. Braga del cannone.
Span. Braguero del cañon.
Port. Bragueiro da peça.

Ein ſtarkes Tau (Fig. 323, a a a) welches durch die Seitenwände eines Raperts geht und deſſen beyde Enden an Ringbolzen, die ſich an der Seite des Schiffs befinden, feſtgemacht werden. Es dient dazu das Zurücklaufen der Kanone zu verhindern, wenn das Schiff vom Winde auf die Seite gelegt wird, und alsdann hängen die Kanonen an der Luvſeite des Schiffs in ihrem Brohk. Bey den Engländern fährt der Brohk nicht durch die Seiten des Raperts ſondern durch die Ringbolzen (Fig. 296. a a a. und Fig. 551.) die ſich an jeder Seite des Raperts befinden, und wird um die Traube der Kanone geſchlagen.

Der Brohk muſs ſo lang ſeyn, daſs die Mündung der Kanone ungefähr 2 Fuſs von der Seite des Schiffs entfernt werden kann, um ſie zu laden; auch muſs er dabey ſtark genug ſeyn, daſs er durch das öftere Zurückprellen der Kanone nicht zerſpringt.

BESAHNSBROHK.

Holl. Beſaans-Broek.
Dän. Beſans-Brogen.
Schw. Brok til Beſan.
Engl. Throat-brail of the mizen.
Franz. La grande cargue ou cargue double d'artimon.
Ital. Grande imbroglio della mezzana.
Span. Cargadera mayor de la mezana.
Port. Cergideira no emcruzamento da mezena, boça da mezena.

Das vornehmſte und ſtärkſte Tau womit das Beſahnſegel gegeiet wird. Man ſieht es (Fig. 528. a a). Der doppelte Part liegt blos um das Beſahnſegel und die beyden Enden fahren durch einen an beyden Seiten der Beſahnsruthe befindlichen Block b, und ſind an den Strop eines Blocks m genähet. Unter dieſem letztern Block iſt noch ein anderer Block p auf dem Deck befeſtigt, und durch beyde wird ein Läufer e e geſchoren, damit ſie eine Talje formiren, welche die Brohktalje genannt wird. Wenn das Segel gegeiet werden ſoll, ſo wird die Brohktalje und die Dempgordingen b b, angeholt und das Segel dadurch wie ein Vorhang an die Ruthe gezogen. An dem Block befindet ſich noch ein dünnes Tau d d welches durch einen einſcheibigten an der Beſahnsruthe genäheten Block, und von da wieder nach dem Deck fährt. Dieſes Tau wird der Aufholer der Brohktalje genannt, und dient dazu die Brohktalje aus einander zu bringen, wenn das gegeiete Segel wieder ausgebreitet oder beygeholt werden ſoll. An das äuſſerſte Ende des um das Segel liegenden Brohks, iſt noch eine Kauſch n genähet, wodurch der Aufholer des Brohks und der Dempgordingen fährt. Es iſt ſolcher ein einfaches Tau c c c deſſen Enden zuſammengeſpliſſt ſind, und fährt erſtlich durch einen an das Leick des Beſahnſegels genäheten Kloot y, alsdann durch die Kauſch des Beſahnbrohks n und durch ähnliche Kauſchen n n der Dempgordingen; ferner durch einen oben an der Ruthe befindlichen einſcheibigten Block x und von da wieder nach dem Deck hinunter. Es dient dieſer Aufholer dazu ſowohl den Brohk als auch die Dempgordingen unter das oberſte Ende der Ruthe zu bringen, wenn die Beſahn beygeholt werden ſoll, ein dicker in dem Aufholer befindlicher Knoten z der nicht durch die Kauſch des Brohks fahren kann, zieht nämlich, ſowohl dieſen Brohk, als auch die Dempgordingen in die Höhe, wenn man unten bey dem Tau holt.

BROHKTALJE.

Holl. Broektalie.
Dän. Brogtalje.
Schw. Broktalja.
Engl. The whip of the throat-brail.
Franz. Palan de la cargue double d'artimon.
Ital. Paranco dell' imbroglio della mezzana.
Span. Apparejito de la cargadera mayor de la mezana.
Port. Aparelho da cergideira da mezena.

ſ. Beſahns-Brohk.

BROHK, um ein Schiff aufzuholen.

Holl. Swaare Broek om een Schip optehaalen.
Dän. Brog til Skibets Ophalning.
Schw. Brok til Skibets Uphalning.
Engl. A large ſpan uſed in dock yards to haul a ſhip up.

Franz. Bragué à tirer un vaiſſeau à terre.
Ital. Braga a tirare una nave a terra.
Span. Braguero grande para tirar un navio a tierra.
Port. Bragueiro grande para tirar hum navio a terra.

ſ. Die Beſchreibung davon unter Aufwinden.

BROHK oder BRUHK.

Holl. Broek.
Dän. Brog.
Schw. Brok.
Engl. A coat.
Franz. Braye.
Ital. Cappa.
Span. Capa.
Port. Capa.

Heiſst auch ein getheertes Stück Segeltuch, welches vor irgend eine Oefnung genagelt wird, damit das Regenwaſſer oder die Wellen nicht in dieſelbe hineindringen können. Ein ſolcher Brohk befindet ſich zum Exempel in der Ausfütterung der Stückpforten und im Hennegat.

BROHK in der Ausfütterung der Stückpforten.

Holl. Broek in de looſen Stukpoorten.
Dän. Brog.
Schw. Brok.
Engl. A canvas hoſe in the half-ports.
Franz. La manche dans les faux-ſabords.
Ital. Cappa o manica dei falſi portelli.
Span. Manguera de lona en las arandelas.
Port. Mangueira dos oculos das peças.

ſ. Die Erklärung unter Ausfütterung der Stückpforten.

BROHK im Hennegat.

Holl. Broek voor't Hennegat.
Dän. Roer Brogen.
Schw. Brok i Hennegat.
Engl. The rudder-coat.
Franz. Braye du gouvernail.
Ital. Cappa o manica del timone.
Span. Capa de la limera del timon.
Port. Capa do leme.

Ein Stück getheertes Segeltuch welches um das Steuer an der Stelle wo es ins Schiff fährt und um das Hennegat geſpikert wird, damit die Wellen nicht durch dieſe Oefnung ins Schiff dringen. Es muſs dieſer Brohk wie ein Beutel hängen oder ſehr ſchlaf ſeyn, damit er der Bewegung des Steuers nicht hinderlich werde. Zu mehrerer Sicherheit hat man gemeiniglich einen doppelten Brohk im Hennegat, weit beſſer aber würde es ſeyn, ſolchen ganz abzuſchaffen. Vorſchläge dazu findet man unter dem Artikel Hennegat.

BROHKSTÜCK, ſ, Bauer.

Fliegende BRÜCKE, Gier-BRÜCKE.

Holl. Eene vliegende Brug.
Dän. En flyvende Bro.
Schw. En flygande Brygga.
Engl. A flying bridge or ferry-boat.
Franz. Pont volant.
Ital. Ponte volante,
Span. Ponton flottante para paſſar un rio.
Port. Ponte volante.

Eine hauptſächlich auf dem Rhein gebräuchliche Art Brücke welche aus 2 groſſen Schiffen beſteht, deren Bord wenigſtens 6 Fuſs hoch über dem Waſſer erhaben iſt. Beyde Schiffe ſind mit Balken dergeſtalt an einander befeſtigt, daſs wenigſtens ein Raum von etlichen Ellen dazwiſchen bleibt, und die Balken ſind mit Laſtboden von ſtarken Bohlen belegt, ſo daſs bis 4 Wagen darauf Raum haben. Die Brücke hat Steuerruder und Nothanker. Desgleichen iſt ein hohes Geländer auf dem Laſtboden. Gegen den Vordertheil zu ſind zwey aufrechtſtehende Ständer oder Steilen welche wie die Betingen auf Seeſchiffen mit einem Queerholz vereinigt werden. Um dieſes Queerholz iſt ein Tau geſtochen, das auf demſelben hin und her geſchoben werden kann, ſo wie es nämlich die Richtung der Brücke mit ſich bringt. Dieſes Tau geht über 8 und mehrere Kähne und wird in dem Grunde des Fluſſes mit einem Anker befeſtigt. Die Kähne fahren in einer Linie hinter einander vor die Brücke und tragen das Tau an einer aufgerichteten Stange auf jedem Kahn. Der Brückenmeiſter iſt auf der Brücke und ſteuert dieſe gegen den Strohm und an beyden Seiten des Ufers iſt eine Anfahrt von Kähnen gemacht, um die Abſetzung der Wagen zu erleichtern. Reiſst das Tau ſo wirft man den Nothanker aus, die Brücke ſteht ſtill, und die Perſonen oder Wagen, die übergeſetzt worden, ſind in allen Fällen in Sicherheit. Dieſe fliegenden Brücken ſind daher ungleich ſicherer zum Ueberſetzen über Ströhme als die gewöhnlichen Fähren und ſie ſind bereits auf dem Rhein eingeführt, aber doch noch nicht durchgängig.

Schiffs-BRÜCKE, ſ. Schiffsbrücke.

BRÜCKENMEISTER.

Holl.

Holl. Brugmeeſter.
Dän. Bromeſter.
Schw. Bromäſtare.
Engl. He that ſuperintends, and takes the toll for bridges.
Franz. Maitre des ponts.
Ital. Maeſtro dei ponti.
Span. Maeſtro de los puentes.
Port. Meſtre dos pontes.

Derjenige, welcher die Aufſicht über die Brücken eines Fluſſes hat und für deren Unterhaltung Sorge trägt.

BRUHEN, ſ. Kalfaten.

BRUHNE.

Holl. Onderſte Gang van een platt boomde Vaartuig.
Dän. Underſte Udenbordsplank af et Fartöj med flat Bund.
Schw. Underſta Udenbords-Planka af et Fartyg med flat Botten.
Engl. The loweſt ſide-plank of a flat bottomed boat.
Franz. Le premier bordage d'un batiment à fond qu'on place verticalement ſur la ſole.
Ital. La tavola la più baſſa della banda d'un battello con fondo piano.
Span. El primero tablon ſobre el ſuelo de un barco.
Port. A primeira prancha do coſtado ſobre o fondo de hum barco chato.

Die unterſte eichene Planke eines Elbkahns, (Fig. 598. ſt. ſt) ſie ſteht auf dem Boden des Kahns beynahe ſenkrecht.

BRÜSTUNG (beym Kahnbauer.)

Holl. Het Scharp voor en agter van een plattboomde Vaartuig.
Dän. Skarpet af et Fartöj med flat Bund.
Schw. Skarpet af et Fartyg med flat Botten.
Engl. The ſharpneſs of a flat bottomed veſſel fore and aft.
Franz. La partie aigue de la poupe et de la proue d'un batiment bati à ſole.
Ital. Il taglio di poppa e prua d'un battello piano.
Span. Los delgados de popa y proa de un barco planudo.
Port. A parte aguda de proa e popa de hum barco chato.

Iſt an einem groſſen Fluſsſchiff oder Elbkahn eben das was auf Seeſchiffen die Schärfe des Bugs und Picks genannt wird. Es bedeutet

nämlich die Verengung des Kahns nach vorne und hinten, welche aber auf Kähnen vorne eben ſolchen Winkel macht als hinten. Die Brüſtung hervorzubringen verfährt, der Schiffszimmermann auf folgende Art. Nachdem die Bohlen eines Kahns genau an einander gepaſst ſind, ſo zeichnet er die Brüſtung des Bodens alſo ab. Die Brüſtung fängt ſich 10 Fuſs von dem Vorder- oder Hintertheil, beym zweyten Streckblock an. Er zieht alſo von dieſem Ort an, gerade in der Mitte des Bodens nach der Länge mit der Schnur eine Mittellinie und eine andere Linie neben jeder äuſſern Kante der beyden äuſſerſten Bohlen des Schiffs. Dieſe beyden letztern Linien müſſen natürlicher Weiſe mit der Mittellinie parallel laufen und die genau ausgemeſſene Breite des Bodens beſtimmt ihren Ort. Hierauf legt der Zimmermann an einer Seite des Bodens im Vordertheil einen biegſamen Stock von dem äuſſerſten Punct der Mittellinie an, bis zu dem zweyten Streckblock, nach einer Länge von 10 Fuſs, biegt den Stock nach einem Bogen, wornach er die Brüſtung des Kahns nach ſeinem getreuen Augenmaaſs abzeichnet, ſchlägt hin und wieder in den Bogen den der Stock vorſchreibt, neben demſelben kleine Nägel ein, und deutet an dem Stock mit Kreide die Stelle der Nägel an, damit er auf der andern Seite des Bodens die Brüſtung eben ſo genau abzeichnen kann, weil ſonſt wenn dieſe nicht auf beyden Seiten gleich wäre, der Kahn ſchief oder nicht in gerader Linie laufen würde. Er legt alſo den Stock auf der andern Seite auf eben den Ort an, und ſchlägt nach dem Kreide Zeichen, ebenfalls neben demſelben Nagel ein. Er miſst aber jeden Abſtand des Nagels auf der erſten Seite von der Mittellinie und nach dieſem Abſtand ſchlägt er auch die Nägel auf der andern Seite ein, und der Stock wird alſo hier nach eben dem Bogen als auf der erſten Seite gebogen. Nach Maasgebung der Biegung des Stocks wird nun die Brüſtung mit dem Handzirkel vorgezeichnet. Die Brüſtung am Hintertheil wird nach eben den Geſetzen beſtimmt, blos daſs er den Boden in der Mitten 3 Fuſs breiter läſst, weil hier das Roof oder die Kajüte zu ſtehen kömmt. Nun werden die Bohlen des Bodens wieder aus einander genommen und mit der Stichſäge wird die Brüſtung nach Anleitung der Vorzeichnung ausgeſchnitten.

BUBU.

Holl. Bubu.
Dän. Pialtar af Klæde eller af Linnet.
Schw. Paltar af Duk eller af Kläde.

Engl.

Engl. Rags of pieces of old cloth to make swabs of it.
Franz. Pieces de drap usé pour faire des fauberts.
Ital. Pezzi di pagno per fare lanate.
Span. Pedazos de paño paa lambazes.
Port. Pedaços de panno para lambaces.

Stücke oder Lappen von wollenem Zeuge wovon Schmierquäste gemacht werden.

BUCENTORO oder BUCINTORO.

So heifst das prächtige Schiff, worauf der Doge von Venedig am Himmelfahrtstage bey seiner Vermählung mit dem adriatischen Meer, fährt. Es ist eine Art Galeere die allenthalben mit vergoldetem Schnitzwerk geziert ist. Auf dem Oberdeck am Hintertheil steht der Thron, auf welchem der Doge zwischen den Gesandten und Senatoren fitzt. Auf dem Zwischendeck sind 25 Oefnungen an jeder Seite für die Riemen, der Ruderer befindlich. An beyden Seiten werden aber nur 42 Riemen bewegt. Am Vordertheil ist eine Gerechtigkeit von Gold abgebildet. Der Kapitain des Bucentoro muss mit einem körperlichen Schwur, und bey Verlust seines Lebens die Versicherung geben, dass er das Schiff unverletzt wieder zurück bringen will, wenn gleich die See noch so stürmisch wäre. Da man jederzeit das beste Wetter abwartet und nur ungefähr etliche 100 Schritt in See geht, so ist noch kein Beyspiel, dass einer diesen Eid gebrochen habe. Die Fahrt geht unter Begleitung von einigen Galeeren und unzähligen Gondeln vor sich. Ebenfalls befinden sich dabey 3 Piattoni, welches kostbar eingerichtete Fahrzeuge oder Böte sind, die ungefähr 40 Mann führen. Der Doge begiebt sich darinn, Gelübde wegen, mit etlichen Senatoren nach verschiedenen Kirchen. Sobald man sich etwas vom Lande entfernt hat, giesst der Patriarch eine Schale Weihwasser, das vor Stürme gut seyn soll, in die See: der Doge wirft alsdann einen goldenen Ring vom Hintertheil des Schiffs ins Meer und spricht dabey die Worte Desponsamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii. Hiemit hat die Ceremonie ein Ende und man fährt wieder nach Hause.

Diese so lächerliche Ceremonie soll vom Pabst Alex. III. herstammen. Derselbe war nämlich wie er vom Kayser Fr. Barbarossa verfolgt wurde. nach Venedig entflohen, wo er sich eine Zeitlang verborgen hielt, bis er endlich entdeckt und vom Doge Sebast. Ziani mit vielem Pomp in seinem Pallast aufgenommen wurde. Sobald der Kayser hievon Nachricht erhielt, liess er den Venezianern sagen, wofern sie ihm den Pabst nicht mit gebundenen Händen und Füssen überliefern wollten, würde er ihre Stadt mit Feuer und Schwerdt verheeren, und den römischen Adler auf dem St. Marcus Platz aufpflanzen. Die Venezianer aber wurden durch diese Drohung nicht abgeschreckt, und gaben dem Kayser gar keine Antwort sondern setzten sich in Vertheidigungsstand. Der Kayser liess es hingegen nicht bey der Drohung bewenden, sondern schickte seinen Sohn Otto mit einer Flotte von 75 Galeeren gegen die Venezianer. Diese wurde aber von dem Doge mit 30 Galeeren angegriffen und dergestalt geschlagen, dass 48 davon erobert und 2 versenkt wurden. Unter den Gefangenen befand sich auch Otto. Bey der ersten Nachricht von diesem Siege eilte der Pabst dem Doge entgegen um ihm Glück zu wünschen, und um seinen Triumpf zu erhöhen, gab er ihm seinen Ring, damit er solchen ins Meer werfen und sich mit demselben vermählen mögte, denn die Nachkommenschaft muss wissen, sagte er: Dass ein Meer worauf die Venezianer so mächtig sind, ihnen unterworfen seyn muss, wie die Frau ihrem Mann.

Etliche Etymologen behaupten, dass man Ducentoro anstatt Bucentoro schreiben müsse, indem sie das Wort von Dux und Centaurus herleiten. Dux ist nämlich der Titel des Doge und Centaurus der Name des bekannten fabelhaften Thiers, dessen Namen man in ältern Zeiten häufig den Schiffen beylegte. Jansovino leitet es aus dem lateinischen *ducentorum* her, weil man, da dieses Schiff zuerst gebauet worden, in dem Gesetzbuche geschrieben findet: Quod fabricetur Navilium ducentorum hominum. Eine ganz umständliche Beschreibung von der Einrichtung und Verzierung des Bucentoro findet man in *La nuova Regia sull' acque nel Bucintoro descrita da Antonio Maria Luchini. Venezia* 1782.

BÜCHENHOLZ, s. Holz.

BÜCHSE.

Holl. Bus.
Dän. Bösse.
Schw. Buss.
Engl. A pipe.
Franz. Boîte.
Ital. Canalito di piombo, legno &c.
Span. Pequeño canal de plomo, leño &c.
Port. Canal ou embornal de cobre, chumbo ou paó.

Eine bleyerne oder kupferne Röhre. So hat man z. E. bleyerne Büchſen in den Klüsgaten und kupferne in den Speigaten.

Metallene BÜCHSE für die Pinne des Gangſpills.

Holl. Yzern Bos.
Dän. Böſſe hvori Spilltappene gaae.
Schw. Järn Buſs.
Engl. The iron ſocket or ſaucer of the capſtern.
Franz. Ecuelle de cabeſtan.
Ital. Mortaletto, dao.
Span. Dado.
Port. Carlinga ou chapa de ferro onde encaixa o piaõ do cabreſtante.

Die eiſerne Platte oder Pfanne (Fig. 439. b b.) mit einem runden Loch in der Mitte, das aber nicht durch geht, und worinn die Pinne des Gangſpills läuft. Ueberhaupt verſteht man unter Büchſe, eine jede Hölung in einem Eiſen, worinn ſich die eiſerne Pinne einer Welle bewegt.

Klüs-BÜCHSEN.

Holl. Kluisboſſen.
Dän. Klysböſſer.
Schw. Klysbuſſar.
Engl. A pipe or lining of lead in the hawſeholes.
Franz. Une boîte ou tuyau de plomb dans les ecubiers.
Ital. Il piombo delle cobie.
Span. El forro, ó canal de plomo en los eſcobenes.
Port. O forro de chumbo nos eſcovoens.

Starke bleyerne Röhren in den Klüsgaten, ſie dienen dazu, daſs bey dem Einwinden des Ankertaues, das Waſſer nicht zwiſchen die Inhölzer dringe, auch iſt wegen des weichen Bleyes, das Reiben nicht ſo nachtheilig. Dieſe Büchſen müſſen inſonderheit keine ſcharfe, ſondern abgerundete Ecken haben, ſ. Klüſen.

Bleyerne BÜCHSEN in den Speigaten.

Holl. Looden Boſſen in de Spygaten.
Dän. Böſſer af Bly i Spygatterne.
Schw. Spygattor ſom äro fordrade med Bly.
Engl. Lead ſcuppers.
Franz. Dalots à tuyaux de plomb.
Ital. Canali di plombo negli imbrunali.
Span. Canales de plomo en los enbornales.
Port. Canales de chumbo nos embornaes.

Bleyerne Röhren welche durch die Speigaten gehen, man hat ſie auch von Kupfer, ſ. Speigaten.

Scheiben von Pockholz mit metallenen BÜCHSEN.

Holl. Schyven van Pokhout met metaale Boſſen.
Dän. Skiver af Pokholt med Böſſer eller Böſninger.
Schw. Pockenholt Skifvor med Buſingar eller Buſſar.
Engl. Sheaves of lignum vitæ with braſs coaks.
Franz. Rouéts de gayac à dès de fonte.
Ital. Poleggie di legno ſanto con anime di bronzo.
Span. Roldanas de palo ſanto con almas de bronze.
Port. Rodas de paó ſanto e bronzeadas.

Scheiben von Pockholz, in deren Mitte ſich ein Stück Metall mit einem Auge befindet, wodurch der Nagel des Blocks geht. In ſchweren Blöcken hat man auch Scheiben die ganz von Metall ſind.

BÜCHSENSCHMID.

Holl. Waapenſmid.
Dän. Byſſeſmed.
Schw. Böſſeſmed.
Engl. Armourer of a veſſel of war.
Franz. Armurier.
Ital. Amajuolo.
Span. Armero de un navio.
Port. Armeiro de hum navio.

Ein Unterofficier auf groſſen Kriegsſchiffen welcher die Flinten und das übrige Handgewehr rein macht, ausbeſſert und in gutem Stande hält.

BUCHT, ſ. Bugt.

BUCINTORO, ſ. Bucentoro.

BUDE.

So wird auf Elbkähnen die Kajüte genannt.

BUG des Schiffs.

Holl. Boeg.
Dän. Bov eller Boug.
Schw. Bog.
Engl. Bow.
Franz. L'avant du vaiſſeau relativement à ſa conſtruction.
Ital. La prua.
Span. La proa.
Port. Proa, Avante.

Die

Die vordere Ründung eines Schiffs vom Vorſteven bis ungefähr in die Gegend von der Fockeruſt. Welchen Einfluſs die Geſtalt des Bugs oder des ganzen Vordertheils auf die Geſchwindigkeit des Schiffs hat, werden wir unter dem Artikel Widerſtand und Schiffbau weitläuftiger ſehen.

Scharfer BUG oder ſchmaler BUG.

Holl. Scherpe Boeg.
Dän. Skarp Bov.
Schw. Skarp Bog.
Engl. Lean bow.
Franz. Avant maigre.
Ital. Prua magra o acuta.
Span. Chupado de proa.
Port. Proa aguçada.

So wird der Bug eines Schiffs genannt, wenn ſolcher vorne ſcharf und enge iſt.

Voller BUG.

Holl. Volle Boeg.
Dän. Rund Bov.
Schw. Fyllig Bog, Tvär Bog.
Engl. Bluff bow.
Franz. Avant renflé, Avant joufflu.
Ital. Prua piena.
Span. Navio muy lleno de proa.
Port. Navio muito cheio de proa.

Ein Schiff hat einen vollen Bug wenn ſolches vorne ſehr rund und bauchigt iſt.

Ein ſpringender oder vorüberhängender BUG.

Holl. Een vooruitſchietende Boeg.
Dän. Bogen af et Skib ſom ſkyder forud.
Schw. Springande Bog.
Engl. A flaring bow.
Franz. Avant fort elancé.
Ital. Proa che a molto lanciamento,
Span. Proa que tiene mucho lanzamento.
Port. Proa que tem muito. lançamento.

Wird von dem Bug des Schiffs geſagt, wenn ſolcher vorausſchieſst, oder vorne überhängt.

Breiter-BUG, ſ. Breiter Kopf.

Mit dem BUG gegen einander laufen.

Holl. Met de Boeg tegens malkanderen aanloopen.
Dän. Löbe med Forſtævnene eller Boven mod hinanden.
Schw. Löpa emot hvarandra med Bogen.
Engl. To run foul of each other right on, or with the bow.
Franz. S'aborder de franc etable.

Ital. Abordarſi colla prua.
Span. Embeſtirſe por la proa.
Port. Abordarſe pelo gurupes.

Wird von Schiffen geſagt, die mit dem Vordertheil gegen einander ſtoſſen, oder auf einander laufen.

Auf einen andern BUG wenden.

Holl. Op een ander Boeg wenden.
Dän. Vende med Skibet.
Schw. Vända.
Engl. To tack, or veer.
Franz. Changer de bord.
Ital. Virare di bordo.
Span. Cambiar de bordo.
Port. Virar de bordo.

ſ. Wenden.

Schlag-BUG, Streck-BUG, Mitſchlag-BUG.

Holl. Een goed Boegslag, Strekboeg.
Dän. En Strækboug, Slagboug.
Schw. En Sträckbog.
Engl. Good board.
Franz. Un bon bord, un bord qui allonge.
Ital. Un buon bordo.
Span. Un buen bordo, bordada larga.
Port. Bom bordo.

Man ſagt von einem Schiffe, es hat einen guten Streckbug gemacht, wenn es beym lavieren einen Gang gethan hat, wodurch es viel vorwärts gekommen iſt.

Gegenſchlag-BUG oder Schlingerſchlag-BUG.

Holl. Tegenſlagboeg.
Dän. Slet Gang.
Schw. Slet Gäng.
Engl. Bad board.
Franz. Mauvais bord.
Ital. Bordo corto.
Span. Bordo corto.
Port. Bordo curto.

Iſt das Gegentheil vom vorhergehenden Wort Streck-Bug

BUGANKER, ſ. Anker.

BUGAUFLANGER, ſ. Auflanger der Bugſtücke.

BUGBANDEN, ſ. Banden.

BÜGEL.

Holl. Beugels,
Dän. Böyler.
Schw. Böglar.

Engl. Iron hoops.
Franz. Cercles de fer.
Ital. Cerchj di ferro.
Span. Sunchos.
Port. Chapas, arcos de ferro.

Runde und platte eiſerne Bänder, die an verſchiedenen Stellen um Pumpen, Maſten, Raaen und ähnlichen Hölzern geſchlagen werden, theils um ſolche damit zu verſtärken, theils aber auch damit das Holz nicht ſpalte und aufreiſſe.

Pumpen-BÜGEL.

Holl. Beugels tot de Pomp.
Dän. Pompböyler.
Schw. Pumpböglar.
Engl. The iron hoops of the pump.
Franz. Cercles de pompe.
Ital. Cerchj della tromba.
Span. Sunchos de la tromba.
Port. Chapas da bomba.

ſ. Die Erklärung unter Bügel.

BÜGEL des Ankerſtocks. ſ. Ankerſtocksbanden.

BÜGEL der Leeſegelſpieren.

Holl. Lyzeils Beugels.
Dän. Læſejlenes Böyler.
Schw. Böglar til Läſeglets Spiror.
Engl. The ſtudding-ſail boom-irons.
Franz. Cercles des boutehors des bonnettes.
Ital. Cerchj dei baſtoni dei Cortellazzi e ſcopamare.
Span. Sunchos de los botalones de las alas y raſtreras.
Port. Arcos dos paos de cutelos e barredouras.

Sind doppelte oder zuſammengeſchmiedete Bügel, welche auf die Raaen getrieben werden, und die Geſtalt der (Fig. 104. bb.) haben. An jeder der untern Raaen befinden ſich zwey dieſer Bügel, (Fig. 105. aa.) der eine ſitzt nämlich an dem Ende derſelben und der andere nicht weit davon. Das unterſte Auge iſt auf die Raa getrieben und durch das oberſte fährt die Leeſegelſpier, ſ. Leeſegel.

Eiſerne BÜGEL über den Luken.

Holl. Beugels over de Luiken.
Dän. Böyler til Lugen.
Schw. Järn Böglar til Luckor.
Engl. Hatch-bars,
Franz. Barres d'ecoutilles.
Ital. Barre dei boccaporti.

Span. Barras de las eſcotillas.
Port. Barras ou barrones das eſcotilhas.

Platte eiſerne Stangen, wovon das eine Ende wie ein Haken rund gebogen iſt, damit ſolcher um einen Kramp gelegt werden kann, der ſich an der einen Seite der Luke, auf dem Deck befindet. An dem andern Ende dieſes Bügels iſt ein länglichtes Loch, in welches ein an der andern Seite der Luke befindlicher Kramp hineingeht, um daran ein Schloſs zu hängen, damit die Luke durch dieſen Bügel verſchloſſen wird.

BÜGEL des Klüvers.

Holl. Beugel tot de Kluiver.
Dän. Böylen til Klyverbommen.
Schw. Bögel til Klyfvertbommen.
Engl. The jib-iron.
Franz. Le racambeau du grand foc ou cercle pour amurer le grand foc.
Ital. Cerchio di ferro per il fiocco.
Span. Arraca.
Port. Aro.

Ein runder eiſerner Bügel, (Fig. 539. yy) an dem der Hals des Klüvers befeſtigt iſt, und welcher los um den Klüverbaum liegt, damit er auf und nieder fahren könne, wenn der Hals aus oder eingeholt wird. In dieſer Abſicht iſt auch der Ausholer xx des Klüvers an dieſen Bügel befeſtigt, ähnliche Bügel werden auch an die Bramraaen befeſtigt, und fahren um die Pardunen, damit das Herunterfahren dieſer Raaen längſt den Pardunen erleichtert werde, wenn man ſie bey ſchwerem Winde ſtreichen muſs.

BÜGEL in den Fiſchen des Gangſpills.

Holl. Beugel in de Viſcher.
Dän. Böylen.
Schw. Bögel i Gångspels Fiſkar.
Engl. An iron hoop that lines the hole of the deck within which the capſtern turns upon it's ſpindle.
Franz. Cercle d'etambrai de cabeſtan.
Ital. Cerchio nelle fogonature dell'argano.
Span. Suncho en la fogonadura del cabreſtante.
Port. Chapa da ennora do cabreſtante.

Ein runder eiſerner Band, der um das Loch von dem Fiſch des Gangſpills gelegt wird, damit das bloſſe Holz des Fiſches nicht dem Reiben ausgeſetzt ſey.

Maſten-BÜGEL oder Bügel um die Maſten.

Holl. Beugels om de Maſt.
Dän Maſtböyler.

Schw.

Schw. Maſtböglar.
Engl. Maſt-hoops.
Franz. Cercles de mât.
Ital. Cerchj degli alberi.
Span. Sunchos de los palos.
Port. Chapas dos maſtros.

Runde und platte eiſerne Bänder (Fig. 130. b b.) welche an verſchiedenen Stellen um die Maſten getrieben werden.

BÜGEL des Nachthauſes und des Kompaſſes.

Holl. Binnen en buiten Beugel van de Kompas.
Dän. Slingre Ringen ſom Kompaſſen hænger paa.
Schw. Nackterhuſets eller Kompaſſens Böglar.
Engl. Gimmals of the lamp or of the ſea-compaſs.
Franz. Balanciers de lampe ou de la bouſſole.
Ital. Cerchj della chieſiola.
Span. Eſferas de la lantia.
Port. Circulo de ferro movel que contem em equilibrio a lanterna da habitacula do navio.

ſ. Die Erklärung unter Kompas und Nachthaus.

BUGHÖLZER. ſ. Bugſtücke.

BUGLIEGER.

Holl. Boeglegger.

Das Schiff, welches zuerſt nach dem in Ladung liegenden Bördmann fahren wird. Sobald es aber anfängt Ladung einzunehmen, wird es der Bördmann ſelbſt genannt.

BUGSCHLAG, ſ. Streckbug,

BUGSIEREN.

Holl. Boegſeeren, boegsjaarden.
Dän. Buxere.
Schw. Böxera.
Engl. To tow a ſhip by a boat.
Franz. Remorquer, ou donner la remorque, faire nager un vaiſſeau par la chaloupe.
Ital. Rimurchiare.
Span. Remolcar un navio llevar el navio a jorro, ſirgar. *Biſc* Chirgatu.
Port. Rebocar, ir a reboque.

Ein Schiff bey gänzlichem Mangel des Windes, oder anderer Urſachen wegen, durch das Boot oder die Schlupe, in welcher gerudert wird, fortziehen. Man befeſtigt in dieſer Abſicht vorne an das Bugſpriet, und hinten an das Boot ein Tau, welches das Bugſiertau genannt wird. Grönlandsfahrer haben das Bugſieren beſonders nöthig, weil ſie des Eiſes wegen manchmal gar nicht ſteuern können. Sobald ein ſolches Schiff ſich bey dem Eiſe befindet, wirft es das Bugſiertau aus, damit es ſogleich bey der Hand iſt, nnd von den Schlupen ergriffen werden kann. Wenn mehrere Schlupen ein Schiff bugſieren, ſo müſſen ſie ſo viel wie möglich in paralleler Linie mit einander bleiben, weil ſonſt viele Kraft verlohren geht.

BUGSIERTAU.

Holl. Boegſeertouw.
Dän. Buxeertov.
Schw. Boxertäg.
Engl. Tow rope.
Franz. Cable de remorque.
Ital. Remolco.
Span. Cabo para remolcar, una ſirga.
Port. Amarra de reboque.

BUGSPRIET.

Holl. Boegſpriet.
Dän. Bougſpryt eller Bovſpryt.
Schw. Bogſpröt.
Engl. Bowſprit.
Franz. Beaupré.
Ital. Copreſſo, buonpreſſo.
Span. Baupres.
Port. Gurupes.

Der Maſt, (Fig. 539. d d d) welcher über dem Bug oder Vordertheil des Schiffs hervorragt, und mit einem Winkel von 33 bis 35 Grad gegen den Horizont geneigt iſt. Wir werden umſtändlicher davon beym Artikel Maſt reden.

BUGSPRIETBACKEN, ſ. Backen.

BUGSPRIETBAND, ſ. Band.

BUGSPRIETWUHLING, ſ. Wuhling.

BUGSTAG, ſ, Backſtag des Bugſpriets.

BUGSTÜCKE oder BUGHÖLZER

Holl. Boegſtukken, Apoſteln.
Dän. Bovſtykkerne.
Schw. Bogtimmer.
Engl. Hawſe pieces.
Franz. Alonges d'écubiers.
Ital. Apoſtoli.
Span. Aſtas de proa.
Port. Columnas de proa,

So

So werden die Inhölzer genannt, (Fig. 606. g. g) welche den Bug des Schiffs ausmachen, und an beyden Seiten deſſelben vom Vorſteven bis zum vorderſten Spann ſtehen. Dieſe Stücke befinden ſich ſo nahe an einander, daſs ſie ſich berühren. Man läſst ſie ſo breit als ſie aus dem dazu beſtimmten Holze werden können; auch ſind ſie etwas dicker als die Inhölzer der Spannen, auf gleicher Höhe Die beyden an jeder Seite des Vorſtevens befindlichen Bughölzer werden Klüshölzer genannt, weil die Klüsgaten in dieſelben gebohrt ſind. Die Bughölzer werden inwendig im Schiffe vermittelſt der Bugbanden h. h, und auswendig vermittelſt der Berghölzer und Planken verbunden. Der Fuſs derſelben läuft keilförmig zu, und ruhet auf dem Vorſteven. Es wäre zu wünſchen, daſs man eine ſtärkere Verbindung des Vorſchiffs ausfündig machen könnte, weil dieſer Theil den mehrſten Widerſtand im Waſſer aushalten muſs.

Die BUGSTÜCKE wodurch die Klüſen gebohrt ſind oder die Klüshölzer.

Holl. Boegſtukken van de Kluiſen, Kluishouten, Judes Ooren.
Dän. Judas örne.
Schw. Klyshultar.
Engl. The Knight-heads, or bollard timbers, the hawſe-pieces which are neareſt the ſtem.
Franz. Apôtres.
Ital. Apoſtoli delle cobie.
Span. Aſtas de proa para los eſcobenes.
Port. Páos ou columnas dos eſcovoens.

ſ. Die vorhergehende Erklärung.

BUGSTÜCKE, Jagdtſtücke, Jagers oder Vorſtücke.

Holl. De voorſte Boegſtukken of Jaagers.
Dän. Kanonerne for i Boven paa Skibet.
Schw. Jagt-Stycker.
Engl. Bow-chaſes.
Franz. Canons de chaſſe, de proue.
Ital. Cannoni di caccia. *In der Galeere* Cannoni di corſia.
Span. Miras de proa.
Port. Cachorros.

Die Kanonen, welche vorne auf der Back oder im Gallion ſtehen, ſie werden inſonderheit gebraucht, wenn man Jagdt auf ein Schiff macht.

BUGT.

Holl. Kreek, Bogt, Inwyk der Zee.
Dän. Havbugt.

Schw. Bugt.
Engl. Bight or cove, alſo a creek.
Franz. Une crique, anſe.
Ital. Anſa.
Span. Angra, enſeada.
Port. Abra.

Ein kleiner Hafen, oder eine Einweichung des Meers ins Land, wo ſich Schiffe vor Anker legen können. Eine Bugt iſt kleiner als eine Bay.

BUGT.

Holl. Bogt.
Dän. Bugt.
Schw. Bugt.
Engl. Rounding or convexity.
Franz. Bouge.
Ital. Arco, curvatura.
Span. Buelta.
Port. Tortura, curvura.

So heiſst überhaupt jede Krümmung, welche die Hölzer eines Schiffs haben.

BUGT der Balken.

Holl. Bogt van de Balken.
Dän. Bielkernes Bugt.
Schw. Balkernes Bugt.
Engl. The rounding or convexity of the beams.
Franz. Bouge ou tonture des baux.
Ital. Arco, o curvatura delle latte.
Span. Buelta de los baos.
Port. Tortura curvura o tozamento dos vaos.

Die Krümmung, welche man den Deckbalken giebt, damit das Deck in der Mitte höher als an den beyden Seiten liege, und der Ablauf des Waſſers durch die Speigaten befördert werde.

Auf-BUGT.

Holl. Opbogt.
Dän. Löbe-op.
Schw. Upbugt.
Engl. The round, or rounding up.
Franz. Bouge verticale dont le dos eſt en haut.
Ital. Curvatura verticale con il doſſo in alto.
Span. Curvatura vertical con el dorſo en alto.
Port. Curvura vertical com el dorſo em alto.

Eine Bugt in ſenkrechter Richtung, bey welcher der Rücken oder die erhabene Seite des Bogens nach oben zu gekehrt iſt, wie z. E. bey den Deckbalken.

Aus-BUGT.

Holl. Uitbugt.
Dän. Udryggning.
Schw. Utbugt.
Engl. Rounding out.
Franz. Bouge horizontale dont le dos eſt en dehors.
Ital. Curvatura orizontale con il doſſo per fuori.
Span. Curvatura orizontal con el dorſo por fuera.
Port. Curvura horizontal com o dorſo fora.

Eine Bugt in horizontaler oder waſſerpaſſer Richtung, deren Rücken auswärts gekehrt iſt, wie z. E. bey dem Heckbalken und bey den Bugbanden.

Hole-BUGT oder Ein-BUGT.

Holl. Inbogt.
Dän. Löbe-ind.
Schw. Inbugt.
Engl. Rounding in.
Franz. Bouge horizontale dont le dos eſt en dedans.
Ital. Curvatura orizontale con il doſſo a dentro.
Span. Curvatura orizontale con el dorſo a dentro.
Port. Curvura horizontal com el dorſo a dentro.

Eine horizontale Bugt, deren Rücken einwärts gekehrt iſt.

Nieder-BUGT.

Holl. Neerbogt.
Dän. Löbe-ned.
Schw. Nederbugt.
Engl. Rounding down.
Franz. Bouge horizontale dont le dos eſt en bas.
Ital. Curvatura orizontale con il doſſo a baſſo.
Span. Curvatura orizontal con el dorſo a dentro.
Port. Curvura horizontal com o dorſo por dentro.

Das Gegentheil von Aufbugt. Eine ſolche Bugt haben z. E. die Bauchſtücke, wenn man ſie von oben zu ſieht.

Es-BUGT.

Holl. Esbogt.
Dän. Esbugt.
Schw. Esbugt.

Engl. A crooked piece of the figure of an S.
Franz. Courbature de la figure d'un S.
Ital. Curvatura de la figura de un S.
Span. Curvature de la figura de un S.
Port. Curvatura que tem a figura de hum S.

Eine Bugt, welche wie ein lateiniſches S geſtaltet iſt.

BUGT eines aufgeſchoſſenen Taues.

ſ. Aufſchieſſen.

Die BUGTEN fangen ſich.

Holl. De Bogten vangen malkander.
Dän. Bugterne fanger ſig.
Schw. Bugterna fanger ſig.
Engl. The fakes catch each other, there are catch-fakes in the cable.
Franz. Les plis ſe levent en s'attrappant.
Ital. Le aduccie ſi levano.
Span. Las adujas ſe levantan.
Port. As adujas ſe levantam.

ſ. Aufſchieſſen.

BUGTEN des aufs Deck geholten Ankertaues, wenn der Anker fallen ſoll.

Holl. Bogten.
Dän. Bogter.
Schw. Bugter.
Engl. Ranges.
Franz. Plis.
Ital. Aduccie della gomena per dar fondo.
Span. Adujas del cable aladas ſobre la cubierta para dar fondo.
Port. Aduxas da amarra que ſe poem ſobre a cuberta para dar fundo.

ſ. Anker Erkl. 140.

Den Anker mit 2 oder 3 BUGTEN fallen laſſen, ſ. Anker. 140.

Eine BUGT abholen, ſ. Anker, Erklärung 140.

BUGTIG.

Holl. Bogtig.
Dän. Bugtig.
Schw. Bugtig.
Engl. Crooked.
Franz. Arqué.
Ital. Curvato, arcato.
Span. Curvado.
Port. Curvado.

Was eine Krümmung oder einen Bogen hat.

BUGTIG Holz.

Holl. Bogtig Hout.
Dän. Bugtig Holt eller Krumholt.
Schw. Bugtig eller krokugt Trä, Krumholt.
Engl. A crooked piece of timber.
Franz. Piece de tour.
Ital. Legno che a curvature.
Span. Viquitortes.
Port. Madeira que tem curvadas.

Holz, das verſchiedene Krümmungen hat, und welches nicht geſchickt iſt Planken daraus zu ſägen.

BUHNE um Fiſche zu fangen.

Holl. Beun.
Dän. Et ved Stranden med Rör inhegnet Sted for at fange Fiſk i, et Slags Fiſkeruſe.
Schw. En Plats vid Sjö Stranden med Rör inſtengd, ſå at de Fiſkar ſom gå in ej kunna komma ut.
Engl. A crawl.
Franz. Bordigue.
Ital. Gradella.
Span. Corral.
Port. Peſqueira.

Ein von Reiſern gemachter Zaun am Ufer eines Fluſſes vor welchem die Fiſche liegen bleiben, wenn die Fluth zurücktritt. Man findet ſie häufig an der Elbe und an der Weſer.

BUHNE in einem Fiſcherfahrzeuge.

Holl. Beun, Bonne.
Dän. Fiſkekiſte.
Span. Fiſkſump i en Fiſkarebåt.
Engl. Well of a fiſhing veſſel.
Franz. Vivier.
Ital. Vivajo.
Span. Vivero (*iſt ſelten in Spanien gebräuchlich.*)
Port. Viveiro.

Ein Behältniſs mitten in einem Fiſcher-Fahrzeuge, worinn die lebendigen Fiſche geſetzt werden. Es iſt nämlich in der Mitte des Fahrzeugs eine viereckigte Stelle des Bodens häufig durchbohrt, und um dieſe Stelle ſind ſtarke dicht, kalfatete Planken aufgeführt, ſo daſs das Waſſer nur allein in das Behältniſs oder in die Buhne tritt.

BUHNE, ſ. Kajen.

Die Einfaſſung oder das Bolwerk am Ufer des Meers. In einem Hafen nennt man ſolches beſſer Bolwerk oder Kajen.

BUHNE.

Heiſst auch in etlichen Seeſtädten ein Hof, worauf die gelöſchten Waaren ſo lange aufbehalten werden, bis man ſie in die Speicher bringt.

BUHNENMEISTER, ſ. Hafenmeiſter.

Derjenige, welcher an den Orten, wo kein Hafenmeiſter iſt, die Aufſicht über die Buhnen und Bolwerke hat.

BUJEN, ſ. Baaken und Bujen.

BUJEN.

Holl. Boeyen.
Dän. Profoſs-Böyer.
Schw. Profoſs-Bojar.
Engl. Bilbows or Bilboes.
Franz. Fers des priſonniers, barres des priſonniers avec des anneaux, bas de ſoie.
Ital. Ferri dei priſonieri.
Span. El cepo, los grillos.
Port. Ferro dos prizioneiros.

Eine Stange, Fig. 552. woran ſich verſchiedene eiſerne Bügel befinden, welche den Gefangenen um die Beine gelegt werden, alsdann wird die Stange wieder durch die Augen der Bügel geſteckt und daran ein ſtarkes Schloſs gehänkt. Damit auch die Bügel nicht an dem andern Ende von der Stange kommen können, ſo iſt daran ein eiſerner Kopf geſchmiedet.

BUJEN, mit Planken aufbujen.

Holl. Met Planken opboeyen.
Dän. Klæde uden Bords.
Schw. Bordlägga.
Engl. To plank a ſhip.
Franz. Border un vaiſſeau.
Ital. Mettere le tavole del bordo.
Span. Poner las tablas del coſtado.
Port. Meter os taboados dos coſtados.

Die Seiten des Schiffs mit Planken belegen.

BUJER.

Holl. Boeyer
Dän. Boyer.
Schw. Boyert.
Engl. A kind of dutch ſloop.
Franz. Boyer.
Ital. Una ſorte di ſapata ollandeſe.
Span. Nombre do un barco hollandes, que es una eſpecie de balandra.
Port. Eſpecie de chalupa flamenga.

Ein Fahrzeug, welches inſonderheit in Holland gebräuchlich iſt. Es führt einen Maſt mit einem Schmackſegel, und auſſer dem Bugſpriet auch zuweilen am Heck einen kleinen Beſahnmaſt, der

der Bujer gleicht faſt in allen Stücken einer Schmack. Er hat eben ſo wie dieſe hinten ein Roof und vorne ein Vorunter auch an beyden Seiten Schwerdter. Er iſt 70 bis 75 Fuſs lang, 18 bis 20 Fuſs breit und 7 bis 8 Fuſs tief. Der Boden iſt flach. In *Chapmanns Architectura navalis* findet man auf der 50ten Kupferplatte die Abbildung eines ſchwediſchen Bujer.

BULIEN oder Bulin.

Holl. Boelyn.
Dän. Bovline eller Bougline.
Schw. Bolina.
Engl. Bowline.
Franz. Bouline.
Ital. Bolina o borina.
Span. Bolinas *die Bulienen der groſſen Segel*, Boliches *die Bulienen der Mars- und Bramſegel.*
Port. Bolina.

Bulienen werden die Taue genannt, die an jeder Seite der Raaſegel ungefähr in der Mitte des ſtehenden Leiks befeſtigt ſind. (Fig. 286. c. d. e.) Sie dienen die Segel ſteif bey dem Winde zu halten, damit ſie denſelben von der Seite zu, beſſer faſſen können, wenn er in einer ſchiefen, oder mit dem Wege des Schiffs ungünſtigen Richtung wehet. Die Bulien wird auf folgende Weiſe an das Segel befeſtigt: an jeder Seite des ſtehenden Leiks befinden ſich 3 Lägels, (e. e. e. fig. 64.) woran zwey Stücke d. d. von einem Tau geſtochen werden, das Ende des einen Stücks iſt nämlich an dem unterſten Lägel feſt, und fährt durch eine an der Bulien g befindliche Kauſch f; an dem andern Ende dieſes Stücks befindet ſich eine Kauſch h, wodurch das zweyte Stück fährt, deſſen beyde Enden an die beyden obern Lägel befeſtigt ſind, ſo daſs das ganze die Geſtalt eines Gänſefuſſes hat. Man nennt es das *Bolienſpreut*. Bey Everſegeln, welche ſehr tief ſind, iſt das Bolienſpreut an mehrere Lägels befeſtigt, und beſteht folglich aus mehrern Enden. Die Bulien ſelbſt beſteht aus einem einfachen Tau und iſt wie wir geſagt haben, vermittelſt einer Kauſch an dieſes Spreut befeſtigt. Alle Raaſegel haben Bulienen, ausgenommen die Blinde und Schiebblinde, weil man ſolche ſelten bey ſchiefem Winde gebraucht, und wenn es etwa ſeyn ſollte, ſo hängt man Kugeln oder Gewicht an ihre Luvſchoote.

Die groſſen BULIENEN.

Holl. De grooten Boelynen.
Dän. Store Boliner.
Schw. Stora Boliner.
Engl. The main-bowlines.
Franz. Les boulines de la grande voile.
Ital. Boline di maeſtra.
Span. Bolinas mayores.
Port. Bolinas da vela grande.

Die Luvbulien des groſſen Segels fährt durch einen Kinbacksblock vorne auf der Back, und die Leebulien wird ſo lange hinten auf der Back feſtgemacht, bis ſie bey dem Wenden wieder zur Luvbulien gebraucht wird, und alsdann fährt ſie durch denſelben Kinbacksblock und die Luvbulien, welche alsdann Leebulien iſt, wird eben ſo hinten auf der Back feſtgemacht.

Die groſſen Mars-BULIENEN.

Holl. Groot Marszeils Boelynen.
Dän. Store Mærs-Boliner.
Schw. Stora Mærs-Boliner.
Engl. The main-top-bowlines.
Franz. Les boulines du grand hunier.
Ital. Boline di gabbia.
Span. Boliches de gabia.
Port. Bolinas da gavia.

Fahren durch einen nnter dem Beſahnsmars hängenden einfachen Block, und von da durch einen andern am hinterſten Beſahnswandtau genäheten. Sie werden an der innern Seite des Schiffs an einen Klamp feſtgemacht.

Die groſſen Bram-BULIENEN.

Holl. De groot Bramzeils-Boelynen.
Dän. Store Bram-Boliner.
Schw. Stora Bram-Boliner.
Engl. The main-top-gallant-bowlines.
Franz. Les boulines du grand perroquet.
Ital. Boline di pappafico.
Span. Boliches del Juanete mayor.
Port. Bolinas do Joanete grande.

Fahren durch eine unten am groſſen Bramſtag befindliche Kauſch, von da wieder durch einen Block oben an dem hinterſten Wandtau der Vorſtenge, und durch das Beſahnmars zum Schiff hinunter, wo ſie an jeder Seite deſſelben an das hinterſte Beſahnwandtau feſtgemacht werden.

Die groſſen Oben-Bram-BULIENEN.

Holl. De groote Bovenbramzeyls Boelynen.
Dän. Store Bovenbram-Boliner.
Schw. Stora Bofvenbram-Boliner.

Engl. Main - top - gallant - royal - bowlines.
Franz. Les boulines du grand perroquet volant.
Ital. Boline di contropappafico.
Span. Boliches del Sobre - Juanete - mayor.
Port. Bolinas do Sobre Joanete grande.

Fahren jede durch eine Kauſch oben am groſſen Bramſtag und durch einen Block oben an der Vorbramwandt, von da durch das Beſahnmars und durch einen am hintern Beſahnwandtau befindlichen Kloot unter welchem ſie an einen Klamp belegt werden.

Die Fock-BULIENEN.

Holl. De Fok - Boelynen.
Dän. Fokke - Boliner.
Schw. Fock - Boliner.
Engl. The bowlines of the fore - ſail.
Franz. Les boulines de la miſaine.
Ital. Boline di trinchetto.
Span. Bolinas de trinquete.
Port. Bolinas do traquete.

Fahren durch einen einſcheibigten Block, oben am Bugſpriet und werden vorne auf der Back feſtgemacht.

Die Vormars BULIENEN.

Holl. Voormarszeils - Boelynen.
Dän. Fore Mærſe - Boliner.
Schw. För - Mærs - Boliner.
Engl. Fore - top - bowlines.
Franz. Boulines du petit hunier.
Ital. Boline di parrochetto.
Span. Boliches de velacho.
Port. Bolinas do velacho.

Fahren jede durch eine von den äuſſern Scheiben eines dreyſcheibigten Blocks vorne am Klüverbaum, ferner durch einen oder mehrere Blöcke längſt dem Bugſpriet, nach der Back, woſelbſt ſie feſtgemacht werden.

Die Vor-Bram-BULIENEN.

Holl. Voorbramzeils - Boelynen.
Dän. For - Bram - Boliner.
Schw. För - Bram - Boliner.
Engl. Fore - top - gallant - bowlines.
Franz. Boulines du petit perroquet.
Ital. Boline di pappafico di parrochetto.
Span. Boliches del Juanete de proa.
Port. Bolinas do Joanete de proa.

Fahren durch eine Kauſch unten an dem Vorbramſtengenſtag und durch einen Block, vorne am Klüverbaum, ferner durch eine Kauſch unten am Beſahnſtags - Block, und durch den Tauſendbein nach der Back, woſelbſt ſie feſtgemacht werden.

Die Oben-Vor-Bram-BULIENEN.

Holl. Voorbovenbramzeils - Boelynen.
Dän. For - boven - bram - Boliner.
Schw. För - bofven - bram - Boliner.
Engl. Fore - top - gallant - royal - Bowlines.
Franz. Boulines du petit perroquet volant.
Ital. Boline di contropappafico di parrochetto.
Span. Boliches del Sobre - Juanete de proa.
Port. Bolinas do Sobre - Joanete de proa.

Fahren durch eine Kauſch oben am Vorbramſtengenſtag und ferner durch eben ſolche Blöcke als die Vorbrambulienen, nach der Back, woſelbſt ſie feſtgemacht werden.

Kreuz - BULIENEN.

Holl. Kruiszeils Boelynen.
Dän. Kryds - Boliner.
Schw. Kryſs - Boliner.
Engl. Mizen - top - bowlines.
Franz. Boulines du perroquet de fougue.
Ital. Boline di contramezzana.
Span. Boliches de Sobre mezana.
Port. Bolinas da gata.

Fahren durch einen Block am hinterſten groſſen Wandtau, etwas unter der Schwigting und ferner durch einen, unten an dieſem Wandtau befindlichen, Block. Sie werden an der Seite des Schiffs feſtgemacht, doch iſt hier zu bemerken, daſs die Backbordsbulien nach der Steuerbordsſeite des Schiffs und die Steuerbordsbulien nach der Backbordsſeite des Schiffs fährt, ſo daſs ſie ſich unter einander kreuzen.

Kreuz - Bram - BULIENEN.

Holl. Kruisbramzeils - Boelynen.
Dän. Kryds - Bram - Boliner.
Schw. Kryſs - Bram - Boliner.
Engl. The mizen - top - gallant - bowlines.
Franz. Boulines de la perruche.
Ital. Boline del belvedere o del caccaro.
Span. Boliches de periquito.
Port. Bolinas da Sobre - gata.

Fahren durch einen Block am hinterſten Wandtau der groſſen Stenge, und durch das groſſe

Mars zum Schiff hinunter, wo ſie nahe bey den Kreuzbulienen feſtgemacht werden. Dieſe Bulienen kreuzen ſich eben ſo als die Kreuzbulienen.

Lee-BULIEN.

Holl. Lyboelyn.
Dän. Læboline.
Schw. Läbolina.
Engl. The Lee-bowline.
Franz. Bouline de revers.
Ital. Bolina di ſottovento.
Span. Bolina de ſotavento.
Port. Bolina de ſotavento.

Die Bulien an der Seite des Segels unter dem Winde, dieſe Bulien liegt allezeit los und wird niemals angeholt.

Luv-BULIEN.

Holl. Loevboelyn.
Dän. Luvboline.
Schw. Lovbolina.
Engl. The weather-bowline.
Franz. Bouline du vent.
Ital. Bolina di ſopravento.
Span. Bolina de barlovento.
Port. Bolina de barlovento.

Die Bulien an der Seite des Segels vor dem Winde, dieſe wird allezeit angeholt.

Die BULIEN ausholen, anholen, ſ. Anholen.

Die BULIEN abvieren oder vieren, ſ. Abvieren.

BULIENSPREUT.

Holl. Boelynſpruit.
Dän. Bovlins-Sprydet.
Schw. Bolin-Sprutor.
Engl. Bridles of the bowline.
Franz. Pattes de bouline.
Ital. Patte di bolina.
Span. Poas de bolina.
Port. Poas da bolina.

ſ. Die Erklärung unter Bulien.

BULIENSTICH.

Holl. Boelynſteek.
Dän. Bovlinſteeg.
Schw. Bolinſtek.

Engl. Bowline knot.
Franz. Noeud de bouline.
Ital. Volta di bolina.
Span. Buelta de bolina.
Port. No de bolina.

Vermittelſt dieſes Stichs werden die Bauchgordingen, Nockgordingen &c. feſtgemacht, man ſieht ihn Fig. 190.

BULKHOOFDEN, ſ. Lang- und Dwarsſchotten.

BULLEN oder Kiellichter.

Holl. Onderlegger. Legger.
Dän. Holk, Kranſkib.
Schw. Holck.
Engl. Hulk, pontoon for careening ſhips.
Franz. Ponton.
Ital. Pontone (*Genua* Ciata.)
Span. Chata.
Port. Barcaza, Pontaõ.

Ein vorne und hinten wie auch oben und unten plattes Fahrzeug oder Prahm, deſſen man ſich bedient, Schiffe die kalfatet werden ſollen auf die Seite zu winden, auch gebraucht man es die Maſten in Schiffe zu ſetzen. In der Mitte des Bullen ſteht ein hoher und ſtarker Maſt, der an den Seiten mit etlichen Wandtauen befeſtigt iſt. Auf dem Deck ſind auch vorne und hinten zwey ſchwere Gienblöcke, (Bullenblöcke) welche eigentlich dazu dienen die Schiffe auf die Seite zu winden. Es werden nämlich durch dieſe Blöcke und durch ähnliche welche an den Top der Maſten des Schiffs, welches gekielholet werden ſoll, genähet ſind, Läufer geſchoren. Das Ende dieſer Läufer fährt durch einen auf dem Deck des Bullen befindlichen Fuſsblock und wird um eine queer über dem Bullen liegende Welle geſchlagen, die vermittelſt eines Rades worinn Menſchen treten, herumgetrieben wird. Etliche Bullen haben kein ſolches Rad ſondern nur Gangſpillen, um auf das Ende des Läufers zu winden.

Sobald wie das Schiff weit genug auf die Seite gewunden iſt, wird das Ende des geſagten Gienläufers um Betingen belegt, die ſich ebenfalls auf dem Bullen befinden.

Auf dem Kopf des Maſtes liegt nach der Queere des Bullen ein ſchweres Holz, welches etwas länger als die Breite des Bullen iſt, und durch auf- und niederſtehende Knien mit dem Maſt verbolzt wird. Dieſe Knien ſind überdem noch durch eiſerne Banden, ſowohl mit dem Maſt als auch mit dem Queerholz verbunden. In dem einen Ende des Queerholzes befinden ſich zwey

Scheiben und über dieſe und einen darunter befindlichen Block wird ein Läufer geſchoren, wovon das Ende worauf man holt oder windet, über die eine von den beyden Scheiben fährt, und alsdann über eine andere, die ſich am Kopf des Maſts befindet, und auch über eine dritte Scheibe am andern Ende des Queerholzes, nach dem Bullen hinunter; an dem ebengeſagten Block iſt eine Kette befindlich die um einen Maſt, der eingeſetzt werden ſoll, geſchlagen wird, um ihn in die Höhe zu winden; auch wird dieſe Kette an ein Schiff befeſtiget, wenn es von dem Kielholen aufgerichtet werden ſoll. Dieſen Block mit der Kette nennt man daher den Aufholer des Bullen.

Die Bullen welche zu Toulon, in Spanien und in der mittelländiſchen See gebraucht werden, beſtehn gewöhnlich aus einem alten Kriegsſchiff deſſen unterſtes Deck abgebrochen iſt. Sie haben zwey Maſten die mit einem ſtarken Tau oben verbunden ſind. In der Mitte derſelben befindet ſich auch eine Art Roof oder Verdeck, um Blöcke, Taue und andere dem Schiffe, welches gekielholet werden ſoll, zugehörende Sachen, darinn zu bewahren. In Schweden, Petersburg, Dännemark und inſonderheit in England wo man ſehr viele Docken hat, werden die Bullen zum Kielholen wenig gebraucht. An etlichen Orten werden die Schiffe auch mit einem am Lande befindlichen Krahn gekielholet, ſ. Docke und Kielholen,

BULLENGIEN, ſ. Bullen und Gien.

BULLENSTALL, ſ. Pisback.

BULLENTAU des Ankers, ſ. Porteurlien.

BULLENTAU am Fockhals.

Holl. Bullentow aan de Fokke-Hals.
Dän. Bullentov paa Fokke-Halſen.
Schw. Bullentåg paa Focke-Halſen.
Engl. Loof-hook-rope.
Franz. Berda.
Ital. Falſa contra di trinchetto.
Span. Bardago.
Port. Contra-amura do traquete.

Ein Tau welches an das Schoothorn des Fockſegels befeſtigt wird, und womit man den Hals

des Segels wenn man vor dem Winde, oder mit Backſtags-Wind ſegelt, ausholet. Es wird in dieſer Abſicht eine Spier ausgeſetzt an deren äuſſerſten Ende ſich ein Block befindet, um welchen das Bullentau, das den Hals des Segels niederholet wieder ins Schiff fährt, woſelbſt es feſtgemacht wird. Wenn der Wind raum geworden und der Hals des Fockſegels mit dem Bullentau ausgeholt iſt, ſo wird die Schote dieſes Segels auf den Krahnbalken geſetzt: wenn man aber bey dem Winde ſegelt, ſo dient der Butluf dazu den Hals des Segels auszuſetzen. Man nennt auch Bullentau zuweilen ein bloſſes Tau oder Borg womit man bey ſchwerem Winde den Hals des Fockſegels verdoppelt.

BULLENTAU eines Jacht oder Schlupſegels.

Holl. Bullentouw.
Dän. Bullentov.
Schw. Bullentåg.
Engl. The guy of a boom.
Franz. Berda.
Ital. Bardago.
Span. Bardago ó contra.
Port. Bardago.

Das Tau womit man den Giek-Baum des Jachtſegels nach vorne zu feſtſetzt, damit dieſes Segel nicht geipen kann, das iſt von vorne Wind faſſen und zurückſchlagen, wodurch oftmals Menſchen getödtet und über Bord geworfen werden. Es wird dieſes Tau ungefähr an die Mitte des Baums befeſtigt und mit einer Talje die gewöhnlich in die Puttingen der groſſen Wand gehaket iſt, angeholt.

BULLERBÖ, ſ. Bö.

BULTSÄCKE.

Holl. Bultſakken.
Dän. Straaſæk.
Schw. Halm-Bolſter.
Engl. Straw-beds.
Franz. Paillaſſes.
Ital. Sacconi di paglia.
Span. Cojines de paja.
Port. Enxergaô de cama.

So heiſſen inſonderheit Säcke oder Küſſen worauf die Seeleute auf Kauffahrern in den Kojen

Kojen ſchlafen. Sie ſind zuweilen mit Stroh ausgeſtopft, zuweilen aber auch mit Buchweizen, Schäve welche man Doppen nennt. Die Decke womit man ſich in den Kojen zudeckt, heiſst die Kombehrs oder Kombaars.

BUMBOOT.

So heiſst ein in Flandern und Südholland gebräuchliches Fiſcherfahrzeug, welches inſonderheit auch von den Lootſen gebraucht wird, um an Bord eines Schiffs zu kommen, Es iſt auſſerordentlich breit und die Planken ſind klinkerweiſe angelegt.

BUND Merlin oder Hüſing.

Holl. Bos.
Dän. Et Bundt Hyſing.
Schw. Et Bund Merlin eller Hyſing.
Engl. Skain of Marline or houſe-line.
Franz. Paquet ou echeveau de bitord.
Ital. Mataſſa.
Span. Madeja de piola.
Port. Madeixa.

Ein aufgeſchoſſener Theil Merlin oder Hüſing von einer gewiſſen Länge welcher mit einem Bindſel zuſammengebunden iſt. Es bedeutet alſo eben das was man auf Hochdeutſch eine Fiſſe nennt, z. B. Eine Fiſſe Garn, Zwirn &c. Merlin und Hüſing wird von den Reepſchlägern Bundweiſe geliefert, das Schiemannsgarn Kloonweiſe, die Linen Stückweiſe oder Pfundweiſe und die dickern Taue in Troſſen. Ein Bund ſoll eigentlich 22 Faden halten, allein es hält ſelten mehr als 10.

Einen BUNGEL von der Fock machen.

Holl. Een Bungel van de Fock maaken.
Dän. Göre en Bungel af Fokken (Bungel kaldes de nædhængende Skiödbarmer af Sejlet naar Bugen er beſlagen.)
Schw. Göra en Bungel af Fockan.
Engl. To make a gooſewing of the foreſail in order to ſcud for the wind.
Franz. Avoir la pointe de la miſaine larguée e le fond carguè.
Ital. Far un mangia-vento del trinchetto.
Span. Aver el trinquete en calzones.
Port. Fazer huma aza de eſpartela do traquete.

Die Fockſegel beynahe ganz aufgeien, ſo daſs nur oben ein kleiner Theil davon offen bleibt. Es geſchieht ſolches damit der Wind bey einem ſchweren Sturm, wenn man gar kein Segel führen kann, auf dieſen kleinen Theil des Segels ſo viel würke, daſs das Schiff etwas Fahrt bekomme und man es mit dem Steuer regieren könne.

BURGHAKEN.

Holl. Burghaaken.
Dän. Sinke Tapper.
Schw. Damning, Dam.
Engl. Dovetails.
Franz. Adents.
Ital. Denti.
Span. Dientes.
Port. Dentes

So heiſſen in der Seeſprache gewiſſe faſt wie Zähne geſtaltete Ausſchnitte an den Kanten der Hölzer oder der Bretter die zuſammengefügt werden ſollen. Dieſe Ausſchnitte paſſen dergeſtalt in einander daſs ſie nicht loslaſſen können, wenn ſie in einander geſchoben ſind. Die Tiſchler nennen ſie Zinken oder Zähne.

BÜSE, Heering-BÜSE.

Holl. Buis.
Dän. Böjſe.
Schw. Buis.
Engl. Buſs, Herring-buſs.
Franz Buche.
Ital. Una Barca dei peſcatori d'aringhe.
Span. El nombre del barco de los peſcadores de arenque.
Port. Eſpecie de embarcaçaõ pequena de peſcar arenques.

Der Name eines bekannten Fahrzeugs das zum Heeringsfang ausgerüſtet wird. Es hat zwey Maſten, einen groſſen und einen kleinen-Beſahnmaſt der hinten im Deck ſteht, dabey führt es ein groſſes Segel, ein laufend Marsſegel, eine Stagfock und ein kleines halbes Beſahnſegel, das an einer Ruthe ſitzt, und vermittelſt welches man das Schiff beym Fiſchen regiert. Das Netz worinn die Heeringe gefangen werden, heiſst das Wand, und diejenigen Matroſen welche das Netz aus dem Waſſer ziehen, die Heeringe aus demſelben ſchütten und es wieder in Ordnung legen, werden die Wandſchieſſer genannt, Das

Wand

Wand wird mit einem Reep eingewunden oder an das Schiff geholt. Das Reep iſt nämlich um ein Gangſpill geſchlagen, wobey die ſchlechteſten Matroſen winden, die daher auf Heeringbüſen die Spilldreher genannt werden: Diejenigen, welche den Heeringen die Kefen ausſchneiden, ſie einſalzen und in Tonnen legen, heiſſen Packer, und dieſe Arbeit ſelbſt nennt man kaken. Der Schiffer einer Heeringbüſe heiſst in der Seeſprache der Beſte Knecht und die ſämmtlichen unter ihm ſtehenden Leute die Schiffskinder.

Auf holländiſchen Schiffen darf nach Sonnen-Untergang nicht mehr gekaket werden, ſondern alles was alsdann von Heeringen übrig geblieben iſt, wird über Bord geworfen. Es geſchiehet ſolches aus der Urſache, daſs die Fiſche nicht ranzig werden ſollen.

Das Wand wird gewöhnlich nach Sonnen-Untergang ausgeſchoſſen und vor Sonnen-Aufgang wieder eingeholet.

BUSEN der See, ſ. Meerbuſen.

BUSLAPPEN, (auf Grönlandsfahrern.)

Holl. Buslappen.
Dän. Buslapper.
Schw. Buslappor.
Engl. A ſecond lining of the bow, to prevent the ſhips from great flakes of ice.
Franz. Un ſecond doublage de l'avant, qu'on donne aux vaiſſeaux qui vont à la peche du baleine.
Ital. Un ſecondo parabordo della prua che ſi dà ai peſcatori da balena.
Span. El ſegundo forro de la prua que ſe da a los barcos empleados en la peſqueria de ballenas.
Port. Forro doble de proa que uſam os peſcadores de baleas.

Eine Verdoppelung von Planken vorne am Bug des Schiffs, die noch auf den Eisgang gelegt wird.

BUSSCHIESSER.

Holl. Buſſchieter.
Dän. Conſtablers Mandſkab.
Schw. Conſtablers Manſkab.
Engl. Sailors in a man of war whoſe duty is to coil the cable, to make cartridges and to ſerve de guns.
Franz. Canoniers matelots.
Ital. Canonieri.
Span. Artilleros.
Port. Artilheiros.

Diejenigen Matroſen welche auf Kriegsſchiffen die Kabelaring beſtellen, und im Kabelgat das Ankertau wegſchieſſen. Es werden hiezu jederzeit die geſchickteſten Leute genommen. Der Konſtapel gebraucht ſie auch die Karduſen zu machen und die Kanonen zu richten.

BUTEN.

Holl. Buten.
Dän. Buten.
Schw. Buten.
Engl. Out.
Franz. Dehors,
Ital. Fuori.
Span. Fuera.
Port. Fora.

Das plattdeutſche Wort für Auſſen im Gegenſatz von Binnen, ſo ſagt man z. E. Buten-Steven, Buten-Haut, Buten-Klüver &c.

BUTLUF.

Holl. Botloef.
Dän. Botteluur eller Boutteluer.
Schw. Bottlof.
Engl. Bumkin.
Franz. Minois, portelof, boutelof.
Ital. Minotto, Mijotto, o grua per amurare il trinchetto.
Span. Servioletta.
Port. Pao da amura do traquete.

So heiſst eine Art ſtarke Spier (Fig. 235. o o. und Fig. 539. n n.) welche vorne an beyden Seiten des Gallions in der Richtung aus dem Schiff liegt, welche die Fockraa hat, wenn man dicht beym Winde ſegelt. Das vorderſte Ende deſſelben iſt etwas gebogen oder hat eine Niederbugt und an demſelben befindet ſich ein Block b. (Fig. 235.) wodurch der Fockhals ins Schiff fährt, um durch Anholen deſſelben den Hals des Segels bis an dieſen Block zu bringen, wenn man bey dem Winde ſegelt (ſ. Bullentau). Um das Ende des Butlufs ſind ſtarke Taue (Fig. 539.) m. m, geſtochen, welche an Ringbolzen, die ſich am Bug des Schiffs befinden, befeſtigt werden. Dieſe Taue nennt man die Butlufs Schenkel; ſie dienen zur Haltung deſſelben, weil die Kraft des Fockhalſes aufwärts wirkt. Kauffahrer haben ſelten einen Butluf, und in Ermangelung deſſen, gebrauchen ſie den Krahnbalken.

BUTLUFS Schenkel.

Holl. Schenkel van de Botloef.
Dän. Boutteluers Skinkler.
Schw. Bottlofs Skänklingar.
Engl. Shrouds for the bumkins (not uſed in engliſh ſhips.)
Franz. Haubans du minois.
Ital. Sartie del mijotto.
Span. Pié de la ſervioletta.
Port. Pataraes do paó da amura.

ſ. Butluf.

BÜTTE.

Holl. Butte.
Dän. En liden Balje.
Schw. En liden Balje.
Engl. A little half tub.
Franz. Une petite baille.
Ital. Una piccola baia.
Span. Una pequeña tina.
Port. Huma pequena ſelha.

Eine kleine Balje.

Kalfat-BÜTTE.

Holl. Kalfat-Butte.
Dän. Kalfatrer Æſke til Verk og Inſtrumenter, Kalfatbytte.
Schw. Kalfatbytta.
Engl. A kaulkers box which contains their irons.
Franz. Caiſſe des calfateurs.
Ital. Caſſetta dei calefati.
Span. Caja de lineas de los calafates.
Port. Eſcrevia.

Ein viereckigter holer Kaſten der die Geſtalt eines Parallelopipedums hat, und an deſſen einen Seite ſich ein rundes Loch befindet. Die Kalfaterer gebrauchen ſolche Bütten um darinn ihre Geräthſchaft und inſonderheit ihre Kalfateiſen zu legen, wenn ſie auf einer Stelling arbeiten. Die Bütte dient ihnen auch zugleich ſtatt eines Sitzes. In Holland gebraucht man ſtatt der Kalfatbätten gewöhnlich Kalfatbänke.

BUTTERLAND oder Treibland.

Holl. Botterland.
Dän. Falſk Sigte af Landet.
Schw. Falſk Sigte af Landet.
Engl. Cape fly-away.
Franz. Terre de beurre.
Ital. Falſa viſta della terra.
Span. Falſo viſaje de tierra.
Port. Falſo viſagem da terrra.

So nennt man eine falſche Erſcheinung des Landes, welche manchmal durch Dünſte oder Nebel verurſacht wird.

BUVENETT, ſ. das oberſte Deck eines Schiffs.

BÜXE, ſ. Büchſe.

BYRSOPAGES.

So hieſſen vormals bey den Römern und Armeniern, von Häuten oder Leder gemachte Fahrzeuge.

CA.

(NB. Die Wörter welche nicht unter Ca ſtehen, findet man unter Ka.)

CALEFATÆ.

Hieſſen bey den Alten, Schiffszimmerleute oder eigentlich diejenigen welche das Schiff dicht machten. Der Kayſer Michael zu Conſtantinopel, welcher dem Michael Paphlagon in der Regierung folgte, wurde daher *Kalaphates* genannt, weil ſein Vater ein Schiffszimmermann geweſen war. Es verdient hier bemerkt zu werden, daſs man noch jetzt in allen europäiſchen Seeſprachen unter Kalfatern, die Schiffe dicht machen verſteht, und unter Kalfaterer diejenigen Leute welche dieſe Arbeit verrichten, ſ. Kalfaten.

CALX.

Der Fuſs des Maſts bey den Alten.

CAMELUS.

So hieſs das Ankertau bey den Alten, ſ. Ankertau.

CAMERÆ.

Gewiſſe Art Fahrzeuge bey den Alten die ungefähr 30 bis 40 Mann führten und oben ſchmal und unten breit waren, ohne einiges Eiſenwerk. Bey hoher See bedeckte man ſie mit Brettern nach Art eines Dachs. Das Vor- und Hintertheil derſelben hatte einerley Geſtalt und das Steuer konnte beyderſeitig eingehangen werden. Tacitus gedenkt ihrer und ſagt, daſs ſie vom Anicetus gegen die Römer auf der See bey Trapezunt gebraucht worden ſind.

CANARDI.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge womit die Normänner in ältern Zeiten an den engliſchen Küſten Räuberey trieben.

CANNA.

Ein von Rieth gemachtes Boot bey den Alten. Plinius ſagt, daſs es häufig von den Indianern gebraucht werde. Der jetzige Name Kanot oder Kanoe iſt davon herzuleiten.

CANTHARUS.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs bey den Alten deſſen Gröſſe und Geſtalt ungewiſs iſt.

CAPIDAN BASCHA oder CAPUDAN PASCHA.

Der Titel des Türkiſchen Ober-Admirals. Derſelbe kommandirt zur See wie der Groſs-Vezier zu Lande, hat die höchſte Aufſicht über das geſammte See-Weſen und die See-Arſenale, und kann ſobald er die Dardanellen paſſirt iſt, am Leben ſtrafen, dabey ſtehen alle Seeplätze des Reichs unter ihm. Er iſt General-Gouverneur aller Inſeln im Archipel. In der Hauptſtadt Conſtantinopel hat er die Aufſicht über die Policey auf der Seite des Hafens und den Dörfern, ſo an dem Kanal liegen, welche er durch ſeinen *Kiaja* verwalten läſst.

Das Zeichen ſeiner Würde iſt ein groſſes ſpaniſches Rohr, ein kleiner Himmel über ſeine Schlupe und ein Schnabel an ihrem Bug. Seine Einkünfte flieſſen aus dem Kopfgeld der Inſeln im Archipelagus und gewiſſen Aemtern und Gouvernements in Natolien und Romelien. Er hat überdem $\frac{1}{7}$ von den Priſen, wie auch die Hälfte von dem Solde der im Kriege abgegangenen Leute, und er vermiethet ſeine eigene Sklaven auf des Groſs-Herrn Galeeren, der ſie auſſerdem mit denen Sklaven des Staats erhält. Die Ausſchreibungen tragen, ſo wie das was er vom Solde der Bonavoglien erhält, ſehr viel ein, ſ. Admiral im Hauptwerk und *Bonavoglia* im Ital. Index.

CAPULI.

Der Name gewiſſer Schiffe bey den Alten.

CAPULICA.

Ein Raubſchiff hey den Alten.

CARABI.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten, deren Pollux erwähnt.

CARCHESIUM.

Die mehrſten Ausleger der Alterthümer ſagen, daſs dieſes Wort eine Rolle am Maſt bedeute, über welche Taue fahren. Es wird aber das Mars darunter verſtanden, welches der Bedeutung des Worts gemäſs, noch jetzt auf Galeeren und andern Lateiniſchen Fahrzeugen wie ein Becher geſtaltet iſt, (Fig. 251. d.) auch das Ital. Wort *Calceſe*, Franz. *Calcet*, und Span. *Calces*, welches auf lateiniſchen Fahrzeugen ein Mars bedeutet, beſtätiget dieſes.

CARDINALPUNCTE, lat. Puncta cardinalia, cardines mundi.

So heiſſen die vier Puncte des Horizonts, in deren zweyen er vom Meridian und in den zweyen übrigen

übrigen vom Equator durchſchnitten wird. Die beyden erſten führen die Namen des Mitternachts- und Mittagspuncts, die letztern des Morgens- und Abendpuncts.

CARGADEUR, ſ. Kargadeur.

CARINA.

Hieſs bey den Lateinern der Kiel eines Schiffs die Griechen nannten ihn *Tropis* und Homer giebt ihm ſeiner Stärke und Feſtigkeit wegen den Namen *Steire*. Derſelbe war nicht viereckigt ſondern unten ſcharf. In der mittelländiſchen See nennt man noch heutiges Tages, auf lateiniſchen Fahrzeugen, den Kiel *Carena*.

Carina ſoll auch bey den Alten der Name eines ſchweren Laſtſchiffes geweſen ſeyn.

CATAPHRACTÆ.

Starke Schiffe bey den Alten die man im Treffen vorausſandte um den erſten Stoſs abzuhalten. Sie waren von feſter Bauart und mit dicken Berghölzern verſehen, hatten auch ein Deck damit ſie nicht ſo leicht geentert werden konnten.

CATAPIRATES, CATAPRORATES.

So hieſs bey den Lateinern das Bleyloth. Die Griechen nannten es *Bolis*, und Herodot *Katapeiraterie*.

CATAPLUS.

Der Name eines gewiſſen Kauffardeyſchiffs bey den Alten.

CATARACTA.

So heiſst beym Appian das Steg welches man auf das feindliche Schiff warf und über welches man gieng um es zu entern.

CATASCOPIUM.

Eine Art Advisboot bey den Alten die feindliche Flotte auszukundſchaften.

CATASTROMA.

Das Deck auf den Schiffen der Alten, man nannte es auch *Cataphragma*. Es war von Holz und zum Behuf der Seeſoldaten errichtet, welche von da herab ihre Pfeile und Wurfſpieſſe warfen. In den älteſten Zeiten, inſonderheit um die Zeit des trojaniſchen Krieges hatten, wie Thucydides ſagt, die Schiffe noch keine ganze Verdecke. Die Thaſier ſollen die Schiffe zuerſt ganz bedeckt haben. (Plin. Hiſt. nat. lib. 6. c, 57.)

CATTÆ.

Fahrzeuge bey den Alten deren Geſtalt und Gebrauch ungewiſs iſt.

CAUDICÆ oder CAUDICARIÆ.

Von dicken Planken gemachte Fahrzeuge bey den Alten. Sie ſcheinen nur auf Flüſſen gebraucht worden zu ſeyn. Seneca erwähnt ihrer im 13 Hauptſtück von der kurzen Dauer des menſchlichen Lebens.

CAUPULI.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeuges bey den Alten, deſſen Aul. Gellius erwähnt.

CELOCES.

Schiffe der Alten welche zum Schellſegeln eingerichtet waren.

CENTAURUS.

Der Name eines Schiffs bey den Alten, welches wahrſcheinlich die Geſtalt dieſes fabelhaften Thiers hätte, und wovon der Name des berühmten Venezianiſchen *Bucentoro* hergenommen zu ſeyn ſcheint.

CENTEN, ſ. Senten.

CENTRUM gravitatis, ſ. Schwerpunct.

CERCURUS.

Der Name eines in Cypern gebräuchlich geweſenen Fahrzeugs der Alten.

CERTAPARTEY, ſ. Charte-partie.

CERUCHI.

Scheinen bey den Lateinern ſo wie *Cornua* die Nocken der Raaen bedeutet zu haben.

CERVIRUS.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs der Alten.

CETEÆ.

Der Name gewiſſer ſchwerer Schiffe bey den Alten, das Wort kömmt von Ceta (Wallfiſch) her.

CHALCEMBOLUM oder gr. CHALKEMBOLON.

Hierunter verſtanden die Alten jedes Schiff das einen mit Eiſen beſchlagenen Schnabel hatte und zum Kriege diente, ſ. *Embolon*. Das Vordertheil deſſelben war mit einem oder auch mehrern ſolcher Schnäbel verſehen, um die feindli-

chen Schiffe damit zu beschädigen. Ein gewisser Piseus aus Italien soll, wie Diodorus sagt, der erste Erfinder der Schiffsschnäbel gewesen seyn. Wenigstens kann man es nicht zugeben, dass die ältesten Griechen die geringste Kenntniss davon gehabt haben. Homer sagt gar nichts davon. Indessen gebraucht doch Aeschylus von dem Schiffe Nestors das Beywort *dekembolos*, als ob es mit zehn Schnäbeln versehen gewesen.

Die Schiffsschnäbel waren anfänglich lang und hoch. Mit der Zeit aber fand man es vortheilhafter, sie kurz und stark zu machen, und sie so niedrig anzubringen, dass sie die feindlichen Schiffe unter dem Wasser durchbohren konnten. Dies war die Erfindung eines gewissen Aristo aus Corinth. Er theilte sie den Syracusanern mit, als sie mit den Athenienfern Krieg führten und sie bedienten sich derselben wider ihre Feinde mit grossem Vortheil. Denn durch Hülfe dieser neuen Schnäbel wurden viele athenienfische Kriegsschiffe gleich beym ersten Angriff in den Grund gebohrt oder in Stücken zerstossen. Ueber dem Schiffsschnabel war *Parembolis* angebracht. Die Schiffsschnäbel selbst waren, wie aus alten Münzen erhellt mit verschiedenen Bildnissen der Thiere &c. geziert.

CHALKENE.

Scheinen bey den Griechen die inwendigen Bauchdielen des Schiffs bedeutet zu haben, sie wurden auch *lesbion* und *pleidopodion* genannt.

CHARTE-PARTIE.

Holl. Certe-partie.
Dän. Sarte-partie eller Charte-partie.
Schw. Certe-parti, eller Charte-partie.
Engl. Charter-party.
Franz. Charte-partie.
Ital. Contratto di noleggio.
Span. Contracto de fletamento.
Port. Contracto de affretamento.

Ein schriftlicher Contract der zwischen dem Schiffer und dem Schiffsbefrachter vor einem Notarius und Zeugen errichtet, und in duplo oder auch wohl in triplo ausgefertigt wird. Dieses Document führt zum Grunde, dass der Befrachter sich verbindet dem Schiffer eine Ladung oder eine gewisse Anzahl Lasten einzugeben und nach geschehener Lieferung der Waaren an dem bestimmten Ort, oder nach zurückgelegter Reise ihm nach Lasten, oder überhaupt die bedungene Fracht zu bezahlen, oder bezahlen zu lassen, auch wird darin bestimmt wie lang der Aufenthalt des Schiffers am Ort der Entladung seyn soll: ob und von wem er daselbst, und mit was für Waaren, und wohin er wieder soll zurückbeladen werden, was er für jeden Tag, den er über die gebührende Zeit von Seiten des Befrachters aufgehalten wird, zu geniessen haben soll &c. Die Gegenverpflichtung des Schiffers besteht darinn, dass er sein Schiff dicht und zur Reise tüchtig machen, mit guten Ankern, Tauen und andern nothwendigen Dingen versehen; die angenommene Ladung einnehmen und an den bestimmten Ort der Löschung bringen wolle.

CHARTEN, s. Karten.

CHARTER, s. Sarter oder Zerter.

CHAFOT, s. Schafot.

CHELEUSMATA.

Hiessen bey den Griechen die Planken womit der Kiel des Schiffs belegt wurde welcher unten scharf war. Die Lateiner nannten sie *Cunei*. Vermuthlich dienten sie dazu den Kiel zu verstärken und ihn für Beschädigung zu bewahren, wozu wir den losen Kiel gebrauchen.

CHENISKOS.

So hiess ein gewisser Zierrath an den Schiffen der Griechen, das Wort kömmt her von *Chen* die Gans. Denn er war nach der Gestalt dieses Thiers gemacht, das man für eine glückliche Vorbedeutung der Seefahrenden hielt, weil sie auf dem Wasser schwimmen ohne unter zu sinken, ob diese Verzierung am Vordertheil oder am Hintertheil angebracht gewesen, kann man nicht mit Gewisheit sagen.

CHIRURGUS, s. Barbier.

CHOLLONES.

Sollen bey den Alten grosse Fahrzeuge gewesen seyn, die oben mit Fellen überzogen waren.

CIDARI, s. Cydari.

CILLONES.

Scheinen grosse Lastschiffe bey den Alten gewesen zu seyn.

CIRCIRIUM.

Ist ebenfalls der Name einer gewissen Art Fahrzeuges, bey den Alten.

CLASSIARII, griechiſch Epibatoi.

So hieſſen die auf Kriegsſchiffen dienenden Seeleute bey den Alten. Sie waren in zwey Klaſſen getheilt, nämlich einige wurden zur Schiffsarbeit gebraucht, und andere waren Seeſoldaten die das Verdeck beſtiegen, um von da herab zu fechten, Letztere waren eben ſo wie die zu Lande dienenden Truppen bewafnet, nur ſcheint die Anzahl der Schwerbewafneten jederzeit gröſſer geweſen zu ſeyn als diejenige der Leichtbewafneten. In der That kam auch ſehr viel darauf an, daſs ſie ſich ſo gut als möglich bewafneten, weil es unmöglich war einen andern Platz einzunehmen, ſondern ſie genöthigt waren, Mann für Mann zu fechten, und ſo lange auf ihrer Stelle ſtehen zu bleiben, bis das Treffen geendigt war.

CLASSIS.

Eine Kriegsflotte bey den Römern, ſ. Kriegs-Flotte.

PRÆFECTUS CLASSIS.

Der Befehlshaber einer Kriegsflotte bey den Römern oder der Admiral, ſ. Admiral.

CLAVUS.

Das Steuer eines Schiffs bey den Römern.

CLINE.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs bey den Alten.

CO.

(Die Wörter welche man hier nicht findet, ſtehen unter Ko.)

COAPHÆ, ſ. Scaphæ.

CODICARIÆ.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Römern.

COLUMBARIA.

Was dieſes auf den Schiffen der Römer bedeutet hat, iſt ſo dunkel, daſs ſich durchaus nichts darüber ſagen läſst. Die alten Schriftſteller welche in der Schiffskunſt eben ſo unbewandert waren als die mehrſten neuern, erklären es bald durch Buhnen in Fiſcherfahrzeugen bald durch Speigaten und Rojepforten auf Schiffen.

COMESTRIA.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Römern.

COMISTICA NAVIGIA.

Waren Schiffe bey den Griechen auf welchen die dem Feinde abgenommene Beute zu Hauſe geführt wurde.

CONNOSSEMENT.

Holl. Connoſſement.
Dän. Connoſſement.
Schw. Connäſſement eller Connoiſſement.
Engl. Bill of lading.
Franz. Connoiſſement (*Mittelländ. See* Police de chargement.)
Ital. Polizza di carico.
Span. Conocimiento.
Port. Conhecimento.

Ein Frachtbrief des Schiffers d. i. Ein vom Schiffer unterzeichneter offener Schein, wo durch derſelbe bekennet, die darinn ſpecificirten Güter wohlconditioniret empfangen zu haben, und ſich verpflichtet, ſelbige, wenn ihm Gott eine glückliche Reiſe verleihen würde, richtig und wohlbehalten an den beſtimmten Ort zu liefern, wogegen ihm alsdann ſo und ſoviel für die (nach Stücken oder Laſten oder auf andre Weiſe bedungene) Fracht zu zahlen ſey. Der Schiffer ſteht aber dabey nicht für Seegefahr ein, ebenfalls nicht für Leckaſche und eignes Verderben und Zerbrechen der Waaren. Von einem ſolchem Connoſſement werden gewöhn-

lich drey gleichlautende Exemplare ausgefertigt; das eine behält der Ablader oder der Principal, der die Güter eingeschifft hat; das andere der Schiffer und das dritte bekömmt derjenige dem die Güter zugesendet werden.

Ein Connossement bezieht sich allemal nur auf einen Theil der ganzen Schiffsladung. Wenn aber ein Kaufmann für seine eigene Rechnung ein ganzes Schiff befrachtet, so heisst alsdann der Frachtbrief des Schiffers, (oder vielmehr die förmliche Urkunde über den zwischen dem Schiffer und Befrachter errichteten Contract,) nicht ein Connossement sondern die Chartepartie, welche weit mehrere Umstände in sich hält als ein Connossement.

COMMANDEUR, Auf Grönlandsfahrern, s. Kommandeur.

Stratæ oder CONSTRATÆ naves.

Waren zu den Zeiten der Römer bedeckte Schiffe auf dem Rheinstrom, die gegen die Feinde gebraucht wurden.

CONTI, griechisch Kontoi.

So hiessen bey den Alten Staken oder Stangen womit die Fahrzeuge fortgestossen wurden.

CONTRE-ADMIRAL. s. Admiral.

CONTRE-MARSCH, s. Marsch.

CONVOY.

Holl.	Convoy.
Dän.	Convoy.
Schw.	Convoy.
Engl.	Convoy.
Franz.	Convoy.
Ital.	Convojo, convoglio.
Span.	Convoi.
Port.	Comboio.

Ein Kriegsschiff, das Kauffahrdeyschiffe begleiten muss, um sie zu schützen. Man versteht auch die ganze Kauffahrdeyflotte mit ihrem Geleitsschiff darunter.

Im Kriege werden Convoyen zur Sicherheit der Kauffahrdeyschiffe ausgerüstet die unter ihrer Aufsicht in Flotten segeln, es geschieht auch wohl in Friedenszeiten um sie wider die Anfälle der Seeräuber und anderer, welche der Handlung Eingriff thun, zu beschützen. Das Segeln solcher Convoyen und der Tag ihrer Abreise wird öffentlich bekannt gemacht, damit die Schiffe sich zur angesetzten Zeit, nach dem Sammelplatz oder bestimmten Ort verfügen, und von da von dem kommandirenden Officier, Seynbriefe oder Befehle in Absicht auf ihr künftiges Verfahren erhalten mögen. Diesen müssen die Schiffer pünctlich folgen, sonst müssen sie allein für den Verlust oder Nachtheil haften der aus solcher Nachlässigkeit entsteht.

COPÆ oder COPINÆ.

Gewisse Fahrzeuge bey den Römern.

CORBIS.

Ob dieses das Mars an den Schiffen der Alten bedeutet hat, oder ob es ein bloser Zierrath gewesen, läst sich nicht mit Gewisheit bestimmen und folglich eben so wenig was die *corbitæ naves* gewesen sind.

CORINA.

Der Name eines ledernen Fahrzeugs bey den Alten.

CORNUA.

Hiessen bey den Römern die Nocken an den Raaen, die Griechen nannten sie *Akrokereia*.

CORPS DE BATAILLE.

Holl.	Corps de Bataile.
Dän.	Corps de Bataille.
Schw.	Corps de Bataille.
Engl.	Center of a fleet.
Franz.	Corps de bataille.
Ital.	Corpo di battaglia.
Span.	Cuerpo del centro.
Port.	Corpo de batalha, corpo do centro da armada.

s. Die Erklärung davon unter Schlacht-Ordnung einer Flotte.

CORVUS, griechisch Korax.

War bey den Alten ein vom Duillius erfundenes Werkzeug dessen er sich zum Entern der Carthaginensischen Schiffe bediente. Vitruvius, Curtius, Polybius und Tacitus thun dessen Meldung, allein nicht auf einerley Art.

CORYMBI.

Die Römer verſtanden darunter gewiſſe Verzierungen der Schiffe am Vorder- und Hintertheil. Die Griechen ſcheinen aber unter *Korymba* Verzierung am Vordertheil verſtanden zu haben.

COSTÆ.

Waren bey den Römern die Rippen oder Innhölzer der Schiffe, die Griechen nannten ſie *Enkoilia*, und beym Heſichius, *Nomeis*.

COURS.

Holl. Koers.
Dän. Cours.
Schw. Cours eller Koſa.
Engl. Courſe.
Franz. Route, rumb de vent.
Ital. Rombo.
Span. Rumbo.
Port. Rumo.

Heiſst überhaupt der Kompasſtrich den ein Schiff folgt, um von einem Ort zum andern zu kommen. Derſelbe wird vom Meridian angerechnet. Z. B. Ein Schiff das Nord-Nord-Oſt ſegelt, ſteuert zwey Striche vom Meridian oder 22° 30′.

Geſteuerte COURS.

Holl. Geſtuurde Koers,
Dän. Styrede Cours.
Schw. Styrd Cours.
Engl. Steered Courſe.
Franz. Route apparente.
Ital. Rombo apparente.
Span. Rumbo aparente.
Port. Rumo apparente.

Der Kompasſtrich den man auf der See blos nach dem Kompas zu urtheilen, folgt, ohne dabey auf die Abtrift des Schiffs und Abweichung oder Misweiſung der Magnetnadel Rückſicht zu nehmen.

Behaltene COURS.

Holl. Behouden Cours.
Dän. Beholdne Cours.
Schw. Behållen Cours.
Engl. The point the ſhip really ſails upon.

Franz. Route corrigée de la derive.
Ital. Rombo corretto per riguardo alla deriva.
Span. Rumbo correjido de abatimiento.
Port. Rumo corrigido de abatimento.

Der Kompasſtrich den das Schiff würklich folgt, man findet ihn, wenn man von dem geſteuerten Cours bey dem Winde, die Abtrift des Schiffs abrechnet. Der geſteuerte und behaltene Cours iſt bey einem Schiffe das vor dem Winde ſegelt einerley, weil ſolches alsdann keine Abtrift hat.

Verbeſſerte COURS oder rechte COURS.

Holl. Gebeterde Koers, regte Koers.
Dän. Forbedrede Cours.
Schw. Rättad Cours.
Engl. The true Courſe.
Franz. Route corrigée de la derive et de la variation de l'aiguille.
Ital. Rombo corretto per riguardo alla deriva e la variazione della buſſola.
Span. Rumbo verdadero ó rumbo correjido de abatimiento y variacion de la aguja.
Port. Rumo verdadeiro, ou corrigido de abatimento e variaçaõ da agulha.

Wenn man den behaltenen Cours noch in Anſehung der Abweichung der Magnetnadel berichtiget, ſo erhält man den verbeſſerten Cours und dieſes iſt allgemein was man in der Seeſprache darunter verſteht, allein es ſollte eigentlich noch hiebey Rückſicht auf die Ströme in der See, auf die Deiningen und auf das Gieren und Arbeiten des Schiffs genommen werden. Der völlig verbeſſerte oder rechte Cours kann aber nur allein derjenige genannt werden, der durch eine Beobachtung der Breite berichtiget worden iſt.

Koppel-COURS.

Holl. Koppel-Koers.
Dän. Kobbel-Cours.
Schw. Kopplad Cours.
Engl. Compound Courſe, or a Traverſe.
Franz. Route compliquée.
Ital. Cammino compoſto da diverſi rombi.
Span. Derrota compueſta.
Port. Derrota compoſta.

Hier-

Hierunter verſteht man mehrere verbeſſerte Courſen, die ein Schiff in einem Etmal, um von einem Orte zum andern zu kommen, gemacht hat, und aus denen zuſammen genommen man den General-Cours berechnet, oder denjenigen den das Schiff hätte ſegeln müſſen um mit einem einzigen Cours nach dem andern Ort zu gelangen,

General-COURS.

Holl. Generale-Koers.
Dän. Generale Cours.
Schw. General Cours.
Engl. The direct Courſe.
Franz. Route droite, ou reduite.
Ital. Rombo ridotto, o rombo del dritto cammino.
Span. Rumbo directo de una derrota compueſta.
Port. Rumo direito de huma derrota compoſta.

ſ. Die Erklärung unter Koppel Cours.

Dwars-COURS.

Holl. Dwars-Koers.
Dän. Mellem Cours, eller Courſen ſom ligger imellem de 4 Hoved-Stræger.
Schw. Courſen ſom ligger emellan de fyra Hufvudſtreken eller Wäderſtreken.
Engl. Rhumb lor Courſe after a Rhumb-line.
Franz. Route loxodromique.
Ital. Rombo loſſodromico.
Span. Rumbo obliquo, ó loxodromico.
Port. Rumo obliquo ou loxodromico.

So nennt nennt man jeden Kompasſtrich der ſich zwiſchen den vier Cardinalpunctten befindet. Ein Schiff alſo, welches einen Dwars-Cours ſteuert, beſchreibt jederzeit eine loxodromiſche Linie, ſ. Loxodromiſche Linie.

Gegiſſte COURS.

Holl. De gegiſte Koers.
Dän. Giſſede Cours.
Schw. Giſſade Cours.
Engl. Courſe found by de ad reekoning.
Franz. Route eſtimée.
Ital. Rombo ſtimato.
Span. Rumbo eſtimado.
Port. Rumo eſtimado.

Der Cours der noch nicht durch eine Beobachtung der Breite verbeſſert worden iſt. Der behaltene Cours iſt alſo noch jederzeit ein gegiſſter Cours, weil ſolcher wegen unbekannter Ströme in der See und durch das Arbeiten und Gieren des Schiffs, das man alles nicht genau berechnen kann, noch von dem wahren, der allein durch Beobachtung gefunden wird, verſchieden iſt. Der Unterſchied zwiſchen dem gegiſſten und den durch die Beobachtung der Breite gefundenen Cours, heiſst die Misgiſſing des Courſes, ſ. Giſſing und Miſsgiſſing.

Wan-COURS.

Holl. Wan-Koers.
Dän. Afvigelſe fra Courſen.
Schw. Afwikning ifrån rätta Courſen.
Engl. A deviation from rhe right courſe.
Franz. Fauſſe route.
Ital. Falſo rombo, deviamento dal rombo.
Span. Falſo rumbo, deſvio del rumbo que ſe llevava.
Port. Rumo falſo ou deſvio do rumo que ſe levava.

Ein unrechter Cours den das Schiff aus Irrthum oder Unwiſſenheit des Steuermanns macht und durch den folglich die Reiſe verlängert wird.

Seinen COURS nach England &c. richten.

Holl. Den Koers naar Engeland ſtellen, naar Engeland toe zeilen.
Dän. Stille ſin Cours mod England.
Schw. Styra ſin Cours mot England.
Engl. To ſtand on the courſe to England.
Franz. Prendre ſon cours vers l'Angleterre.
Ital. Prendere ſuo rombo verſo l'Inghilterra.
Span. Tomar ſu rumbo para Inglaterra.
Port. Tomar ſeu rumo para Inglaterra.

Man ſagt von einem Schiffe, daſs es ſeinen Cours nach einem Ort gerichtet hat, wenn es ſeinen Weg gerade dahin nimmt, oder dem Kompasſtrich folgt, der dahin führt.

COURS halten.

Holl. Koers houden.
Dän. Holde Courſen, ſejle en lige Cours.
Schw. Styra Courſen.
Engl. To ſtand upon the courſe.
Franz. Porter à route, faire droite route, aller à route.
Ital. Governare al rombo.
Span. Governar al rumbo.
Port. Governar ao rumo.

Gerade in dem Cours bleiben, der nach dem Ort wohin man ſegeln will, führt. Es heiſst auch zuweilen ſoviel als in dieſen Cours wieder zurück kommen, wenn man davon eine Zeitlang abgewichen geweſen iſt.

Haltet oder ſteurt euren COURS, bleibt in eurem COURS.

Holl. Hou uw Koers!
Dän. Holde Courſen!
Schw. Hälla Courſen!
Engl. Steer the Courſe!
Franz. A la route!
Ital. Al rombo!
Span. Gobierna al rumbo!
Port. Governa ao rumo!

Der Befehl an diejenigen welche das Steuer regieren, in dem Cours zu bleiben der ihnen zu ſteuern angegeben worden.

Den COURS angeben, ſtellen.

Holl. De Koers aangeben, ſtellen, de Weg wyzen, Streeken doen zetten of veranderen.
Dän. At ſtille Courſen.
Schw. Giſva eller ſtälla Courſen.
Engl. To ſhape the Courſe.

Franz. Commander la route, donner la route (*auf der Galeere*, Donner la prouë.)
Ital. Dar il rombo.
Span. Dar el rumbo.
Port. Dar o rumo.

Denjenigen, die das Steuer regieren, den Cours den das Schiff halten ſoll, vorſchreiben. Es iſt dieſes das Amt der Steuerleute. Bey einer Flotte giebt das Admiralſchiff den Cours an.

Seinen COURS verfolgen.

Holl. Zyn Koers vervolgen.
Dän. Sette Courſen fort.
Schw. Fortſätta eller följa ſin Cours.
Engl. To make the ſame courſe.
Franz. Continuer ſa route.
Ital. Continuare ſuo rombo.
Span. Continuar ſu rumbo.
Port. Continuar ſeu rumo.

Denſelben Cours weiter fortſetzen, den man angefangen hat zu ſegeln.

Den COURS bey dem Winde nehmen.

Holl. Zyn Koers by de Wind neemen.
Dän. Styre bi de Vind.
Schw. Styra bi de Vind.
Engl. To ſail with a ſcant wind.
Franz. Aller à la bouline.
Ital. Andare alla bolina.
Span. Andar a la bolina.
Port. Andar a bolina.

Anfangen bey dem Winde zu ſegeln, nachdem man vorher einen andern Weg geſteuert hat.

CU.

(NB. Was man nicht unter Cu findet ſuche man unter Ku.)

CUBICULATA.

Gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten.

CUCURBITA.

Eine Art Fiſcherſchuten bey den Alten.

CULMINATION, lat. Culminatio, Mediatio, Tranſitus per meridianum.

Der Durchgang eines Geſtirns durch den Meridian oder Mittagskreis. Man ſagt von den Geſtirnen, welche bey ihrem täglichen Umlaufe eben durch den Mittagskreis gehen, daſs ſie culminiren,

miniren, weil ſie zu eben dieſer Zeit ihre gröſste Höhe (*lat.* Culmen) erreichen, indem der Tagbogen eines jeden Geſtirns von dem Mittagskreiſe in ſeinem höchſten Punct durchſchnitten wird, ſ. Mittagshöhe der Sonne.

CUMBA.

Bedeutete nach etlichen Schriftſtellern der Top oder das äuſſerſte Ende des Maſtes, und auch das oberſte des Schiffs; nach andern ſoll es auch eine Art Boot geweſen ſeyn.

CUNEI, ſ. Cheleuſmata.

CUNEUS oder Roſtrum.

So hieſs bey den Römern diejenige Schlachtordnung in welcher die Schiffe die Figur ▷ ausmachten.

CURINA, ſ. Corina.

CUSTODES navis, griechiſch Diopoi, Nauphulakes.

Scheint beyden Alten ein Lootſe bedeutet zu haben oder ein Schiffs-Officier der dahin zu ſehen hatte, daſs die Schiffe nicht auf Untiefen geriethen, oder auf irgend eine Art Gefahr liefen beſchädigt zu werden. Es wird daher oft von ihnen geſagt, daſs ſie ſonderlich zur Nachtzeit die Tiefe des Meers mit langen Stangen unterſucht, und den Lauf der Schiffe angeordnet haben.

CYBEA.

Der Name eines Fahrzeugs deſſen Cicero erwähnt.

CYDALI oder CYDARI.

Gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten.

CYGITES, ſ. Zygites.

CYMBA.

Ein gewiſſes Fahrzeug bey den Alten.

HAMBURG,

gedruckt von Conrad Müller.

D.

DAAL, PUMPENDAAL.

Holl. Daal van de Pomp.
Dän. Pomperende, Pompedæle eller Pompedale.
Schw. Pump-ränna, Dala.
Engl. Pump dale.
Franz. Dale de pompe.
Ital. Dala.
Span. Adala ó dala.
Port. Dala.

Eine hölzerne Röhre, (Fig. 551. J. J.) wodurch das Waſſer von der Pumpe aus dem Schiff geführt wird. Es befindet ſich nämlich auf dem Deck eine Back oder ein hölzerner Kaſten, (Fig. 550. A.) in welchen die Pumpen das Waſſer gieſſen, welches alsdann durch die Daalen, (B.) die mit dieſer Back in Verbindung ſtehn, aus dem Schiff läuft. Kauffahrer haben ſelten Daalen, ſondern bedienen ſich gewöhnlich nur einer Rinne oder Pumpenguſs. Auf Fleuten und alten holländiſchen Fahrzeugen ſind die Daalen unter dem Deck angebracht, indem in dem Pumpenback ein Loch durch das Deck gebohrt iſt, wodurch das Waſſer in den Daal läuft.

DAG oder DAGGE.

Holl. Dag of Dagge.
Dän. Dag, Tamp eller Toug-Ende.
Schw. Dagg.
Engl. A rope's end for punishment.
Franz. Dague de prévôt.
Ital. Una ſagola a punire i marinari.
Span. Un rebenque para azotar los marineros.
Port. Chicote com que ſe caſtigaõ os marinheiros.

Ein Ende von einem Tau, deſſen ſich der Profos bedient, das Volk zu ſtrafen. Der Verbrecher wird dabey gewöhnlich an eine Kanone oder auch an das Gangſpill gebunden.

Durch die DAGGEN laufen.

Holl. Door de Daggen loopen.
Dän. Löbe Spitsrod paa Skibet.
Schw. Löpa ſpö eller gatulopp. på Skepp.
Engl. To run the Gauntlope or Gauntlet.
Franz. Courre la bouline.
Ital. Correre per la bacchetta.
Span. Correr por la baqueta.
Port. Correr por a vaqueta.

Bedeutet auf Schiffen eben dieſelbe Strafe, die man beym Militair Spitsruthenlaufen nennt, und geſchiehet auf eben dieſelbe Weiſe.

DAGGERBOOT, ſ. Doggerboot.

DAKTILIOI.

So hieſſen bey den Alten an den Seiten der Häfen befindliche Steine, die durchbohrt waren, und woran die Schiffe mit Tauen befeſtiget wurden.

DAMLOPER.

Holl. Damloper.
Dän. En Damloper, Et Slags Skibe i Holland at ſejle i Kanalene med.
Schw. Et slags båt i Holland at ſegla i Kanalerna med.
Engl. A veſſel navigated in the canals of Holland.
Franz. Damelopre.
Ital. Un piccolo baſtimento uſato nei canali d'Hollanda.
Span. Embarcacion pequeña en los canales de Hollanda.
Port. Embarcaçaõ pequena Hollandeza em que ſe navega pelos rios.

Ein Fahrzeug mit einem Deck, das in Nordholland auf den Kanälen gebraucht wird. Es iſt eigentlich ein Fährſchiff, das täglich von Sardam und andern Orten nach Amſterdam geht.

Es hat ungefähr funfzig Fuſs Länge und führt Schwerdter. Es iſt ein guter Segler, und alle Fahrzeuge, die demſelben begegnen, müſſen ausweichen.

DAMPFHEBUNG oder DAMPHEFFING, ſ. Refraction.

DANNENHOLZ, ſ. Tannenholz.

DAUM.

Holl. Duim.
Dän. Tomme.
Schw. Tum eller Tumme.
Engl. Inch.
Franz. Pouce.
Ital. Pollice.
Span. Pulgada.
Port. Pollegada.

Bedeutet in der Seeſprache ſo viel, als die Länge eines Zolls.

Die DAUMEN, ſ. Ruderhaken.

DAUMLINGE, ſ. Fingerlinge.

DAUMKRAFT.

Holl. Dommekragt.
Dän. Dommekraft eller Donkraft.
Schw. Domkraft.
Engl. Hand-ſcrew, Jack.
Franz. Cric.
Ital. Crico.
Span. Gato, Liron.
Port. Carlequim.

Eine bekannte und bey der Marine ſehr nützliche Maſchine. (Fig. 572.) Sie beſteht aus einer gezähnten Stange, welche man den Staven nennt, und die Zähne daran, die Kammen. Die Stange wird durch ein Rad und zwey Getriebe in Bewegung geſetzt, und ein einziger Mann iſt, wegen des vortheilhaften Mechanismus, im Stande, eine Laſt von 4 bis 5000 ℔ zu heben. Man bedient ſich dieſes Werkzeuges auf Schiffen, um Wolle, Lumpen und ähnliche Theile der Ladung zuſammen zu ſchrauben, damit ſie weniger Platz einnehmen, auch werden die Planken damit an die Innhölzer geſchroben, und die Kanonen auf ihre Raperten gelegt und wieder von denſelben genommen. Auf dem Lande iſt dieſe Maſchine ebenfalls unter dem Namen Daumkraft und Wagenwinde bekannt.

DAUMSTOCK, ſ. Zollſtock.

Das Schiff DAVERT.

Holl. Het Schip davert.
Dän. Skibet arbeider.
Schw. Skeppet arbetar mycket
Engl. The ſhip labours violently.
Franz. Le vaiſſeau ſe tourmente.
Ital. Il baſtimento travaglia.
Span. El navio trabaja ó balancea mucho.
Port. O navio trabalha.

Wird von einem Schiffe geſagt, daſs bey Stürzſeen ſchwer ſchlingert und arbeitet.

DAVID, ſ. taube Jütte.

DECK.

Holl. Dek.
Dän. Dæk.
Schw. Däck.
Engl. Deck.
Franz. Pont. (*In der Levante* Couverte.)
Ital. Coperta.
Span. Cubierta.
Port. Cuberta.

Unter Decke oder Verdecke verſteht man die Boden eines Schiffs, welche die verſchiedenen Etagen deſſelben bilden.

Kriegsſchiffe vom erſten Range haben drey Verdecke, auſſer der Kuhbrücke, der Back, Schanze und Hütte; leichtere Kriegsſchiffe haben zwey Decke, und Fregatten gewöhnlich nur ein; aber unter dieſem eine Kuhbrücke, und oben eine Back und Schanze.

Die Decke müſſen in der Mitte etwas erhabner ſeyn, als an den Seiten, oder eine Aufbugt haben, theils damit der Ablauf des Waſſers durch die Speigaten befördert werde, theils aber auch, um den Zurücklauf der Kanonen zu vermindern, und ſolche leichter wieder an Bord zu bringen. Die obern Decke inſonderheit ſind auch vorne und hinten erhabner, als in der Mitte, und dieſe Erhöhung wird der Spring der Decken genannt.

Auf Kriegsſchiffen dienen die Kanonen zu tragen, und auf Kauffahrern werden zwiſchen dieſelben die Güter geſtauet.

Die Decke beſtehn aus Deckplanken, Scheerſtöcken, Leibhölzern, Waſſergangen, Balken, Rippen,

Rippen, Balkfüllings oder Klameien, Knien und Balkweger. Von der ſo wichtigen Verbindung der Decke mit den Seiten des Schiffs werden wir unter dem Artikel Schiffbau umſtändlicher reden. Man ſehe auch die folgenden Artikel.

Das erſte oder unterſte DECK.

Holl. Het onderſte Dek.
Dän. Förſte eller underſte Dæk.
Schw. Underdäck.
Engl. The lower gun-deck.
Franz. Premier pont.
Ital. Prima coperta.
Span. Primera cubierta, cubierta principal, cubierta de la bodega.
Port. Primeira cuberta.

Dieſes Deck iſt das ſtärkſte, und nach der Form des Schiffs das breiteſte von allen. Eben ſo iſt das zweyte Deck wieder ſtärker, als das obere; und dieſes wieder ſtärker, als das Deck der Back und Schanze. Das unterſte Deck führt das ſchwerſte Geſchütz, und die Back und Schanze das leichteſte.

Das zweyte DECK.

Holl. Het tweede Dek.
Dän. Mellemſte Dæk paa en Tredækker.
Schw. Mellan Däck på tredäckare eller öfra på tvädäckare.
Engl. The upper deck of a ship with two decks or the middle deck of a ship with three decks.
Franz. Second pont.
Ital. Seconda coperta.
Span. Segonda cubierta.
Port. Segunda cuberta.

Iſt entweder das mittelſte Deck eines Dreydeckers, oder auch das oberſte eines Zweydeckers. Es befindet ſich über dem erſten oder unterſten Deck.

Das dritte DECK.

Holl. Het bovenſte Dek, het Boevenet.
Dän. överſte Dæk.
Schw. öfra Däck.
Engl. Upper deck.
Franz. Troiſième pont.
Ital. Terza coperta.
Span. Tercera cubierta.
Port. Terceira cuberta.

Das oberſte Deck eines Dreydeckers.

Das Zwiſchen-DECK.

Holl. Tuſſchen Deck.
Dän. Imellem-Dæk.
Schw. Mellandäck.
Engl. Betweendecks.
Franz. Entrepont.
Ital. Corridore.
Span. Entrepuente.
Port. Entre cubertas.

Der Raum zwiſchen zwey Decken eines Schiffs. Ein Zweydecker hat daher nur ein einziges Zwiſchendeck; hingegen hat ein Dreydecker zwey.

Ein glattes DECK.

Holl. Glad Dek.
Dän. Glat Dæk.
Schw. Glatt Däck.
Engl. A eck flush fore and aft.
Franz. Pont entier.
Ital. Coperta intera.
Span. Cubierta de punta al oreja.
Port. Cuberta corrida.

Wird von einem Deck geſagt, deſſen Planken vom Vor- bis zum Hinterſteven ununterbrochen fortgehen, wie ſolches gewöhnlich auf Kauffahrern der Fall iſt.

Ein gebrochenes DECK.

Holl. Een Dek open in't midden.
Dän. Aabent Dæk.
Schw. Et öpet Däck.
Engl. A deck open in the middle.
Franz. Pont coupé.
Ital. Coperta aperta nel medio.
Span. Cubierta abierta en el medio.
Port. Cuberta aberta no meyo.

Wird von einem Deck geſagt, das in der Mitte offen iſt, oder deſſen Planken nicht ununterbrochen vom Vor- bis zum Hinterſteven fortlaufen. Es iſt alſo das Gegentheil von einem glatten Deck. Gewöhnlich haben kleine Fahrzeuge nur ein gebrochenes Deck.

Wenn ein Schiff vom Vorſteven bis an den groſſen Maſt ein glattes Deck hat, und vom groſſen Maſt bis hinten ein ſo genanntes Halbdeck, ſo ſagt man ebenfalls von demſelben, daſs es ein gebrochenes Deck führt,

Loſes DECK.

Holl. En los Dek.
Dän. Lös Dæk.
Schw. Lös Däck.
Engl. Preventer-deck or looſe deck of a boat.
Franz. Pont levis.
Ital. Coperta levatoja.
Span. Cubierta levadiza.
Port. Cuberta levadiça.

Iſt nur auf kleinen Fahrzeugen gebräuchlich, um ſolche vor Ueberſchlagen des Waſſers und vor Regen zu beſchützen. Es iſt in dieſer Abſicht in der Mitte des Fahrzeugs von vorne nach hinten eine Latte befeſtigt, auf welche an beyden Seiten kurze Bretter gelegt werden, die dicht an einander ſchlieſſen. Das eine Ende dieſer Bretter ruhet nämlich auf der Latte, und das andere auf eine ähnliche an der Seite des Schiffs, ſo daſs dieſe Bretter oder Luken eine Art Dach formiren.

Auch haben gröſſere Kauffahrer zuweilen ein loſes Zwiſchendeck. Das heiſst, es liegen auf den Balken des Zwiſchendecks der Länge des Schiffs nach nur etliche Planken. Doch iſt ſolches gewöhnlich bey dem groſſen Maſt, wo ſich das Logis des Volks befindet, ganz dicht, und das loſe Zwiſchendeck geht eigentlich nur vom groſſen, bis zum Fockmaſt.

Man ſagt von einem Schiffe, daſs es zwiſchendecks ſehr hol, oder daſs das Zwiſchendeck tief verbunden iſt, wenn ſolches eine anſehnliche Höhe oder Tiefe hat; hingegen bedeutet flach Zwiſchendeck das Gegentheil.

Halb-DECK.

Holl. Half Dek.
Dän. Half Dækket, Skandſen.
Schw. Half Däck.
Engl. Quarter-deck.
Franz. Demi pont.
Ital. Caſſaro.
Span. Alcazar.
Port. Tolda.

So nennt man auf Schiffen mit einem Deck ein Stockwerk hinten, das über dem Deck liegt, und nicht durch die ganze Länge des Schiffs geht. Der hinterſte Theil dieſes Halbdecks dient zur Kajüte, und der vordere, welcher von derſelben durch ein Schott getrennt iſt, zum Volkslogis. Letzterer wird der Banjer genannt.

Man verſteht auch unter Halbdecke die Back und Schanze eines Schiffs, gewöhnlich aber nur die Schanze allein. Von allem, was ſich unter dem Deck der Schanze befindet, ſagt man, es iſt in der Schanze; aber von dem, was ſich auf dem Deck der Schanze, bis an die Hütte befindet, es iſt auf dem Halbdeck. Ebenfalls: lauft unten in die Schanze! lauft oben aufs Halbdeck!

Ein DECK von Tauen.

Holl. En Dek van Touwen.
Dän. Et Dæk af Toug.
Schw. Et Däck af Tåg.
Engl. A ſort of netting to cover a ſhip's waiſt and prevent the impreſſion of boarders.
Franz. Pont de cordage.
Ital. Coperta di corde.
Span. Cubierta de cabos.
Port. Cuberta de cabos.

Ein Gewebe von Tauen, das von der Back nach der Schanze und von einer Laufplanke zur andern über die Kuhl geſpannt wird, um ſich gegen den Feind zu vertheidigen, der das Schiff entern will. Es wird derſelbe nämlich von dem, unter dieſem Deck befindlichen Volk erſchoſſen, und mit Spieſſen tod geſtochen. Gewöhnlich bedienen ſich aber nur Kauffahrer dieſer Liſt.

Ein Fahrzeug mit einem DECK.

Holl. Een Vaartuig met een Dek.
Dän. Et Fartöj forſynet med Dæk.
Schw. Et Fartyg med Däck.
Engl. A veſſel furniſhed with a deck.
Franz. Batiment ponté.
Ital. Baſtimento coperto.
Span. Embarcacion cubierta.
Port. Embarcaçaõ cuberta.

Ein Fahrzeug ohne DECK, ſ. Offenes Fahrzeug.

Sonnen-DECK oder Sonnenzelt.

Holl. Zonnedek.
Dän. Sundække, Soeltælt.
Schw. Sundäck.
Engl. Awning.
Franz. Tente.

Ital. Tenda.
Span. Carroza.
Port. Tugupar.

Eine Decke von Segeltuch, die bey heiſſem Wetter über die Hütte und Schanze, oder auch über einen gröſſern Theil des Schiffs geſpannt wird, um das Volk und auch das Schiff ſelbſt für die Hitze zu ſchützen. An die obere Seite dieſer Decke iſt ein Hahnpoot mit einem einfachen Tau befeſtigt; letzteres wird der Aufholer des Sonnendecks genannt, und fährt oben am Maſt irgendwo um einen Block wieder nach dem Schiff hinunter, ſo daſs die Decke dadurch wie ein Zelt aufgeholt werden kann. Damit dieſe Decke auch an den Seiten Haltung habe, ſo iſt an jeder Seite des Schiffs längſt den Wanten ein Leiter befindlich, wovon die Enden an die Wandtauen befeſtigt werden. Auf dieſem Leiter kann das Sonnenzelt vermittelſt Lägel oder Ringe vorwärts und rückwärts gezogen werden. Das Tau, womit daſſelbe vorwärts oder vom Hintertheil nach dem Vordertheil des Schiffs geholt wird, heiſst daher der Ausholer des Sonnenzelt; dasjenige aber, womit man es längſt dem Leiter zurück zieht, der Einholer des Sonnenzelts. Galeeren haben ein Sonnenzelt, das beynahe die ganze Galeere bedeckt, auch ſind gewöhnlich Böte und Schlupen damit verſehen.

Das Sonnen-DECK eines Boots oder einer Schlupe.

Holl. Zonnedek van een Boot.
Dän. Sundække paa Baaden.
Schw. Sundäck på Båten.
Engl. Awning of a boat.
Franz. Tente de chaloupe & de canot, tente de nage.
Ital. Tenda della lancia.
Span. Carroza de la lancha, del bote.
Port. Tugupar da lancha.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

Ein Zwey-DECKER.

Holl. Tweedecker.
Dän. En Todække.
Schw. Tvädäckare.
Engl. A ship with two decks.
Franz. Vaiſſeau à deux ponts.
Ital. Nave di due ponti.
Span. Navio de dos puentes.
Port. Navio de duas cubertas.

Ein Schiff, welches zwey Decke hat.

Ein Drey-DECKER.

Holl. Driedekker.
Dän. Tredække.
Schw. Tredäckare.
Engl. A ship with three decks.
Franz. Vaiſſeau à trois ponts.
Ital. Nave di tre ponti.
Span. Navio de tres puentes.
Port. Navio de tres cubertas.

Ein Schiff, welches drey Decke hat. Nur die ſchwerſten Kriegsſchiffe haben drey Decke.

DECKPLANKEN.

Holl. Dekplanken.
Dän. Dækplanker.
Schw. Däckplankor.
Engl. Dekplanks.
Franz. Bordages des ponts.
Ital. Tavole di coperta.
Span. Tablas de las cubiertas.
Port. Aſſoalhado das cubertas.

Die Planken, (Fig. 347. L L.) womit das Deck belegt wird. Es haben ſolche gewöhnlich den vierten Theil von der Dicke der Deckbalken. Auſſer dieſen gewöhnlichen Planken iſt das Deck auch noch durch die Scheerſtöcke (K K) und Leibhölzer verbunden, deren Dicke aber der dritte Theil von der Dicke der Deckbalken iſt.

DECKSCHWABBER.

Holl. Dekſwabber, Groot-Stag-Zeil.
Dän. Store Stag-Sejl.
Schw. Stora Stag-Segel.
Engl. Main ſtay-ſail.
Franz. Grande voile d'etay.
Ital. Vela di ſtraggio di maeſtra.
Span. Vela del eſtay mayor.
Port. Vela do eſtay grande.

Ein Beyname des groſſen Stagſegels, eben ſo wird auch das Beſahnſtagſegel der Aap genannt.

DECKSTÜTZEN, ſ. Stützen.

DECKWORPEN, DECKWRANGEN.

Holl. Dekworpen.
Dän. Dækwarperne.

Schw.

Schw. Däckvarporna.
Engl. The deck-transoms.
Franz. Barres d'arcasse, Barre du premier & du second pont.
Ital. Gue.
Span. Yugos de las cubiertas.
Port. Gios.

Man findet die Erklärung davon unter Worpen und Wrangen.

DEICH.

Holl. Dyk.
Dän. En Dige.
Schw. Dike eller Dam.
Engl. Pier of earth.
Franz. Digue.
Ital. Argine, diga.
Span. Dique.
Port. Dique.

Ein Damm am Ufer der Flüsse und Seen, um das niedrig liegende Land vor Ueberschwemmungen zu sichern.

DEINING.

Holl. Deining.
Dän. En svær Söegang.
Schw. Svår Siögång.
Engl. Swell of the sea.
Franz. Mer houleuse.
Ital. Mare agitato, mare di leva.
Span. Mar de leva.
Port. Mar banzeiro.

Eine heftige Bewegung der See, die nach schweren Winden noch etliche Tage fortdauert, und selbst, wenn der Wind sich schon verändert hat, noch dieselbe Richtung behält. Ein Schiff, welches z. E. mit Ostwind durch den Kanal ins atlantische Meer segelt, kann daselbst bey eben diesem Winde noch eine Deining aus Süden haben, wenn es nämlich nicht lange vorher schwer aus dieser Himmelsgegend geweht hat. Unter Deining versteht man auch zuweilen die Brandung.

DEINING, s. Brandung.

DEINSEN oder DEISEN, hinten aus Deisen, aufs Gat DEISEN.

Holl. Agter uit, of op zyn Gat deisen, over het Stuur dryven.
Dän. Deyse agter ud.
Schw. Deisa, deisa achter ut.
Engl. To go astern, to fall astern, to have stern-way.
Franz. Culer.
Ital. Rinculare.
Span. Ir atras.
Port. Cahir a re, hir para traz.

Man sagt von einem Schiff, dass es deiset, wenn es rückwärts geht. Sobald der grösste Theil der Segel eines Schiffs back gelegt ist, muss es deisen. Das Boot fängt an zu deisen, wenn die Riemen gestrichen werden.

DEISIG Wetter, s. Mistig Wetter.

DEISSEL.

Holl. Dissel.
Dän. Dissel.
Schw. Skarf-yxa.
Engl. Adz.
Franz. Herminette ou Erminette.
Ital. Ascia.
Span. Suela.
Port. Enxó.

Ein eisernes Werkzeug der Zimmerleute, (Fig. 111.) die Flächen des Holzes eben zu hauen. Es hat einen drey Fuss langen hölzernen Stiel, und unterscheidet sich von einem Beil darinn, dass die Schneide desselben nicht parallel, sondern perpendicular mit dem Stiel ist. Der Zimmermann steht mit den Füssen auf der Fläche des Holzes, die er bearbeiten will, und behauet die unebnen Stellen, welche ihm zuerst vor Augen kommen. Der hole Deissel (Fig. 112.) ist eben so gestaltet, nur dass dessen Schneide einen holen oder concaven Ausschnitt hat. Mit derselben werden convexe Flächen behauet.

Hol-DEISSEL.

Holl. Een holle Dissel.
Dän. En hul Dissel.
Schw. Ihålig Skarf-yxa.
Engl. Hollow adz.
Franz. Herminette courbe.
Ital. Ascia curva.

Span.

Span. Hachada.
Port. Enxó curva.

ſ. die vorhergehende Erklärung unter Deiſſel.

Brech-DEISSEL.

Ein ſchwerer Deiſſel, womit gedeiſſelt und zugleich gebrochen wird.

DEISSELN.

Holl. Diſſelen.
Dän. Diſſele eller arbejde med en Diſſel.
Schw. Arbeta eller hugga med Skarf-yxan.
Engl. To dub.
Franz. Travailler avec la herminette.
Ital. Travagliare colla aſcia.
Span. Trabajar con la ſuela.
Port. Trabalhar com hua enxó.

Das Holz mit der Deiſſel behauen, ſ. Deiſſel.

DELPHINE einer Kanone, ſ. Handhaben.

DELPHIN.

War bey den Alten ein ſchweres Stück Eiſen, das die Geſtalt eines Delphins hatte, und an den Raaen hing. Man lieſs ſolches auf das feindliche Schiff herabfallen, um es zu zerſchmettern. Schiffe, welche dieſe Maſchine führten, wurden daher *Delphinophoroi* genannt.

DEMPGORDINGEN, ſ. Gordingen.

DEUTEL.

Holl. Deutelen of Dreutelen.
Dän. Dödelcr.
Schw. Döteler.
Engl. Wedges which are driven into the end of a tree nail, to ſwell it.
Franz. Epites.
Ital. Conj di legno a mettere nelle teſte delle caviglie.
Span. Cuños.
Port. Cunhos das cavilhas de pao.

Kleine viereckigte ſpitze Keile von eichen Holz, welche in die Köpfe der hölzernen Schiffsnagel getrieben werden, damit ſie durchaus feſt ſchlieſſen, und das Waſſer auf keine Weiſe bey den Seiten der Nagel durchdringen kann. Um die Deutel deſto leichter einzutreiben, ſchlägt man vorher mit einem 9 bis 12 Zoll langen Eiſen, welches eben dieſelbe Geſtalt des Deutels hat, ein Loch in den Kopf des Nagels, in

welches alsdann der Deutel geſteckt und weiter eingeſchlagen wird. Das Eiſen ſelbſt nennt man das Deuteleiſen.

DEUTELEISEN.

Holl. Deutel Yzer.
Dän. Dödel-Jern.
Schw. Dötel-järn.
Engl. Af Kind of iron wedge to open the head of the three-nails in order to put in them small wooden wedges.
Franz. Epitoir.
Ital. Ferro per aprire le caviglie per mettervi i conj.
Span. Hierro que uſan los carpinteros para abrir las cabezas de las cabillas.
Port. Ferro para abrir as cabeças das cavilhas para meter as cunhas.

ſ. die Erklärunug unter Deutel.

DIANA.

Holl. De Dag-waake of Diana.
Dän. Dagvagt.
Schw. Dagvakt.
Engl. Day-watch.
Franz. Dianne.
Ital. Diana.
Span. Diana.
Port. Diana.

So wird auch zuweilen auf Kriegsſchiffen die Tag-Wache genannt; doch iſt das Wort eigentlich nur in den vier letzten Sprachen gebräuchlich.

Die DIANA ſchlagen.

Holl. De Dag-waake of de Diana slaan.
Dän. Slaae Reveille.
Schw. Slå Reveille.
Engl. To beat a reveille on the drum, as at day-break.
Franz. Battre à Diane.
Ital. Battere la Diana.
Span. Tocar la Diana.
Port. Tocar a Diana.

Heiſst auf Kriegsſchiffen ſoviel, als beym Anbruch des Tages die Trommel rühren, oder die Reveille ſchlagen, ſobald ſolches geſchehen iſt, wird von dem Admiralſchiff eine Kanone abgefeuert, welcher Schuſs der Morgenſchuſs genannt wird. Nachdem derſelbe gehört worden, können alle Schiffe wieder ohne Parole paſſiren.

Ein DICHTES Schiff.

Holl. Een digt Schip.
Dän. Digt Skib.
Schw. Tät Skepp.
Engl. A tight ſhip.
Franz. Vaiſſeau étanche.
Ital. Baſtimento ſolido.
Span. Navio eſtanco.
Port. Navio eſtanco.

Ein Schiff, das keine Lecken hat, ſondern allenthalben waſſerdicht iſt. Das Wort ſteht im Gegenſatz von leck Schiff.

Ein oben DICHTES Fahrzeug, ſ. Fahrzeug mit einem DECK.

DICHT beym Winde ſegeln, ſ. dicht BEYM Winde ſegeln.

Die Beſahn DICHT holen, oder aufs Gat ſetzen.

Holl. De Bezaan digt haalen, op't Gat zetten.
Dän. Hale Meſan Skiödet til.
Schw. Hala an Meſan-Skoten.
Engl. To haul the mizen ſheets cloſe aft.
Franz. Border l'artimon.
Ital. Cazzare la mezzana à beſare.
Span. Cazar la meſana a beſar.
Port. Caſar a mezena a beijar.

Die Beſahn-Schoote ſo ſteif, wie möglich, anholen. Wenn dieſes bey dem Fockſegel geſchiehet, ſo nennt man ſolches die Fock fellen; bey dem groſſen Segel, die Schooten dicht anholen oder aufs Gat ſetzen. Eben ſo werden die Halſen aufs Gat geſetzt, wenn ſie völlig angeholt, und die Ecke des Segels, woran der Hals befeſtigt iſt, dicht an das Halsgat gebracht wird. Von Marsſegeln ſagt man, ſie werden vorgeholt, weil ihre Schooten durch Blöcke fahren.

DICHTEISEN, ſ. Kalfateiſen.

DICHTEN, die Nathen DICHTEN.

Holl. Breeuwen, Kaleſaaten, digt maaken.
Dän. At calfatere, at digte Naaderne.
Schw. Digta.
Engl. To caulk the ſeams.
Franz. Calfater les coutures.
Ital. Calfatare gli incomenti.
Span. Calafatear las coſturas.
Port. Calafatar as coſturas.

Ein inſonderheit beym Kahnbauer gebräuchliches Wort für kalfaten, ſ. Kalfaten.

DICHTHAMMER (beym Kahnbauer), ſ. Kalfathammer.

DICOPON und DICROTUM.

Der Name gewiſſer kleiner Fahrzeuge oder Ruderböte bey den Alten.

DIEBESLATERNE, ſ. Laterne.

DIEHLE.

Holl. Deel.
Dän. Dæle.
Schw. Bräde.
Engl. Small plank.
Franz. Bordage mince.
Ital. Tavola di poca groſſezza.
Span. Tabla poco grueſſa.
Port. Taboinha.

Eine dünne Planke.

DIETARII.

Waren auf den Schiffen der Alten Aufwärter bey der Mahlzeit, oder Bediente, welche das Eſſen vertheilten. Die Bottelier oder diejenigen, welche die Speiſen verwahrten, hieſſen aber *Nauphylaces*.

DIETURCI.

Waren Hafenmeiſter bey den Alten, oder Leute, welche die Aufſicht über die Schiffe hatten, die In einem Hafen lagen.

DIFFERENZ der Latitudo und Longitudo.

Holl. Differenz van de Latitudo en Longitudo.
Dän. Differencen af Latituden og Longituden.
Schw. Difference af Latitud og Longitud.
Engl. Difference of latitude and longitude.

Franz.

Franz. Difference de latitude e de longitude.
Ital. Differenza di latitudine e longitudine.
Span. Diferencia de la latitud y longitud.
Port. Differençia da latitude e longitude.

ſ. Latitudo und Longitudo.

DIOIRIS.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs bey den Alten.

DIOPOI. ſ. Cuſtodes navis.

DIPECHAIKE. ſ. Interſcalmium.

DIRK des Beſahnſegels.

Holl. Dirk.
Dän. Dirken.
Schw. Dirk til Meſans-Spri.
Engl. Peek-haliard of the mizen.
Franz. Martinet d'artimon.
Ital. Gordoniera.
Span. Amantillo de mezana.
Port. Perigalho.

Das Tau (Fig. 286. g.) womit das oberſte Ende der Beſahnruthe oder der Beſahngaffel aufgetoppt wird. Es iſt an der Ruthe oder Gaffel mit einem einfachen Hahnpoot (Fig. 528. g g. und Fig. 286. h.) befeſtigt und fährt am Beſahnmaſt durch einen Block zum Schiff hinunter, woſelbſt es irgendwo feſtgemacht wird. Dieſer Dirk vertritt bey dem Beſahnmaſt die Stelle eines Toppenants. In älteren Zeiten, als das Beſahnſegel noch durchgekaiet wurde, hieſs dieſer Dirk, der Bekajer, der Hahnpoot deſſelben beſtand aber aus mehreren Tauen oder Sprieten. Alle Gaffelſegel haben einen Dirk, der auch der Piek genannt wird. Auch heiſst das Tau womit das Ende des Giekbaums aufgeholt wird, der Dirk.

DIRK eines Gaffelſegels.

Holl. Dirk van een Gaffelzeil.
Dän. Gaffelens Dirk.
Schw. Dirk til en Gaffel.
Engl. Peek-haliard of a gaff.
Franz. Martinet du pic.
Ital. Gordoniera del pico.
Span. Amantillo del pico.
Port. Perigalho da carangueja.

DISPACHE.

Holl. Deſpache.
Dän. Diſpache.
Schw. Diſpache.
Engl. Diſpatch.
Franz. Diſpache.
Ital. Diſpaccio Poliza di Tavola per il danno che deve pagare l'aſſicuratore,
Span. Deſpacho.
Port. Deſpacho.

Die Schätzung oder Berechnung wie viel ein jeder, der Antheil daran hat, zur Erſtattung des erlittenen Seeſchadens und der Haverie eines Schiffs beytragen muſs. In etlichen Seeſtädten, z. E. Kopenhagen, Stockholm, Hamburg, Bremen, &c. iſt zur Berechnung und Aufmachung dieſes Schadens von der Admiralität eine in Handlungs- und Seeſachen erfahrne beeidigte Perſon befindlich, welche der Dispacheur genannt wird. Das Wort kommt vom ſpaniſchen *deſpachar*, abfertigen, her.

In England werden dergleichen Rechnungen oder Diſpachen nur von Notarien und Maklern ohne Beſcheinigung der Admiralität ausgeſtellt, welches Urſache zu vielen Proceſſen giebt. Streitigkeiten werden daſelbſt gewöhnlich durch gute Männer entſchieden.

In Frankreich und auch in Spanien geſchiehet ſolches von dem daſigen Konſulat, welches gewöhnlich aus einem Prior und Konſuln beſteht.

In Italien giebt es die ſogenannten *Cabellas Securitatum*, welches ebenfalls Seegerichte ſind.

In den vereinigten Niederlanden iſt im Jahr 1589 ein Oberadmiralitäts-Collegium angeordnet, aber ſchon 1597 wurde daſſelbe abgeändert und ſtatt deſſen fünf errichtet, wovon drey in Holland, eines in Seeland und eines in Friesland befindlich iſt. Dieſe Admiralitäts-Collegia haben freylich für die Sicherheit zur See und für die ganze Schiffahrt zu ſorgen, indeſs hat die Regierung bey dem groſſen Umfang der Seehandlung ſchon im Jahr 1598 für gut befunden, ein beſonderes Aſſecuranz-Collegium zu Amſterdam niederzuſetzen, zu welchem jährlich drey angeſehene Männer aus dem Rath nebſt einem geſchwornen Schreiber genommen werden. Dieſe haben die Macht und Gewalt die Aſſecuranz- und Seeſachen nach den Rechten zu unterſuchen und zu entſcheiden. Und dergleichen Gerichte ſind in der Folge auch zu Rotterdam und einigen andern Städten angeordnet worden.

DISPACHEUR.

Holl. Diſpacheur.
Dän. Diſpacheur.
Schw. Diſpacheur.
Engl. Judge appointed to decide upon matters of average.
Franz. Diſpacheur.
Ital. Judice o diputato per regulare le Averie.
Span. Prior del Conſulado, Juez y reglador de las Averias.
Port. Juiz ou regulador das Averias,

ſ. die Erklärung unter Dispache.

DISSEL oder DIESSEL. ſ. Deiſſel.

DISTANZ. ſ. Weite.

DIVISION einer Flotte.

Holl. Afdeeling of Diviſion van een Vloot.
Dän. Diviſion.
Schw. Diviſion.
Engl. Diviſion.
Franz. Diviſion.
Ital. Diviſione.
Span. Diviſion.
Port. Diviſaõ.

ſ. Flotte.

DOBBERS. ſ. Flotten an Fiſchernetzen.

DOCKE, Schiffs-DOCKE.

Holl. Dok.
Dän. Dokke.
Schw. Dacka.
Engl. Dock
Franz. Baſſin de conſtruction.
Ital. Bacino.
Span. Dique, *bisc.* Bacin.
Port. Dique.

Ein eingemauerter Raum oder ein Behältniſs in einem Hafen oder bey einem Schiffszimmerwerft, welches das Schiff rundherum in der Geſtalt eines Amphitheaters umgiebet und mit Schleuſenthüren verſchloſſen werden kann. Der Hauptzweck dieſer Docken iſt, Schiffe in denſelben auszubeſſern und zu kalfaten. Man bringt nämlich die Schiffe bey hohem Waſſer in die Docken und läſst alsdann das Waſſer wieder heraus, ſo daſs die Schiffe auf dem Trocknen ſtehen. Wenn nachher die Arbeit vollendet iſt, läſst man das Waſſer vermittelſt der Schleuſenthüren wieder hinein, und bringt das Schiff aus der Docke in den Hafen. Man bedient ſich auch der Docken zur Erbauung groſſer Schiffe, weil es bey ſolchen viele Mühe koſtet, ſie vermittelſt eines Schlittens vom Stapel laufen zu laſſen (ſ. Ablaufen), und überdem jederzeit zu ihrem Nachtheil gereicht. Hinter den Schleuſenthüren ſind gewöhnlich auch noch zwey Nuthen für Fallbäume eingehauen, zwiſchen welchen ein Damm ausgefüllt wird, damit die Docke, wenn ſie vom Waſſer wieder entledigt iſt, trocken bleibe. Der Boden einer Docke hat ein Roſtwerk, wie eine Schleuſe, welches mit ſtarken Bohlen vertafelt iſt, und in der Mitte, wo der Kiel des Schiffs zu ſtehen kommt, ſind Queerhölzer befindlich, auf welchen er ruhet, damit der Kiel nicht zu tiefe Eindrücke mache. In ſolchen Hafen, wo Ebbe und Fluth eintritt, pflegt der Dockenboden ein Fuſs höher, als die gewöhnliche Ebbe, zu liegen, daſs man alsdann nicht immer nöthig hat die Docke auszupumpen. Sollte die Fluth aber nicht ſo hoch anlaufen, daſs das Schiff mit der Springfluth in die Docke zu bringen wäre, indem die Kriegsſchiffe von der Linie ledig wol 12 bis 14 Fuſs tief im Waſſer liegen, ſo muſs der innere Raum ſo breit ſeyn, daſs dieſelben wenigſtens mit Lichtern hineingezogen werden können, die nachher wieder herausgeſchafft werden. Allein wo keine Ebbe und Fluth iſt, muſs das Waſſer unumgänglich mit Pumpen herausgeſchöpfet werden, und weil es beſtändig unterwärts wieder eindringt, ſieht man ſich ſogar genöthigt, eine Waſſerkunſt zu unterhalten, die Tag und Nacht mit abwechſelnden Pferden in Bewegung erhalten wird. Zu Kronſtadt, wo ſich eine der vortreflichſten Docken befindet, die von einem Engländer gebauet worden iſt, wird das Waſſer vermittelſt einer Feuermaſchine in kurzer Zeit herausgeſchaft. Die Wände der Docke ſind maſſiv und erweitern ſich. Dieſe Erweiterung iſt eine Folge der Dockenbänke, deren drey bis vier inwendig rings herum laufen, und nicht nur dazu dienen, das Schiff von allen Seiten abzuſteifen, damit es feſt ſtehe, ſondern auch die Baumaterialien und Geräthſchaften bey der Hand zu haben. Dieſe Bänke ſind ziemlich breit und hoch, und daher befinden ſich in denſelben ſteinerne Treppen, auf welchen die Arbeiter von Bank zu Bank herauf und herabſteigen, bis der Bau oder die Reparatur vollendet iſt. Der ganze Endzweck dieſes Baues würde vereitelt werden, wenn das Waſſer aller Orten durch Boden und Wände dringen könnte, dieſe müſſen alſo ſo gut waſſerhaltig ſeyn, als die beſten Schleu-

Schleuſen. Sie werden daher, wo möglich, von Quadern gebauet, auf das ſorgfältigſte zuſammengefügt, bekommen hinterwärts noch mehr Kontrefortes, als die Schleuſen ſelbſt, und werden mit Kleyerden beſtampft.

Die neuerbauten Docken zu Karlscrona und Kronſtadt, wovon die erſte in einen Fels geſprengt iſt, ſind unſtreitig die muſterhafteſten, auch ſind die franzöſiſchen in den Häfen zu Toulon, Breſt und Rochefort und nicht minder die engliſchen merkwürdig. In Spanien, Portugall und Dännemark ſind die Docken ebenfalls auf ähnliche Weiſe eingerichtet. Eine Beſchreibung von der Einrichtung und dem Bau der vornehmſten Docken in Frankreich findet man in der *Encycl. methodique Marine* unter dem Titel: *Baſſin de conſtruction*; ebenfalls verdienen *Belidor Architecture Hydraulique* und *Thunberg Kunſt at bygga under vatn* über dieſen Artikel nachgeleſen zu werden.

Da dieſer Artikel eigentlich zur Waſſerbaukunſt gehört, ſo kann ich hier nicht umſtändlicher davon reden, ſondern verſchiebe ſolches zu einer andern Gelegenheit.

DOCKE.

Holl. Kom.
Dän. Det Inderſte af en Söe-Havn.
Schw. Den innerſta Delen af en Hamn.
Engl. A baſin of a port.
Franz. Darſine, Darce, Baſſin.
Ital. Darſena.
Span. Darſena.
Port. Darſena.

Der innere Theil eines Hafens oder der Platz deſſelben wo Schiffe aufgelegt oder in Sicherheit gebracht werden. Gewöhnlich hat derſelbe die Geſtalt eines Parallelograms und wird des Abends mit einem Baum oder einer Kette verſchloſſen,

DOCKENBÄNKE.

Holl. Banken in een Dok.
Dän. Dok-Bænke.
Schw. Däck-Bankor.
Engl. The bancs in a dock.
Franz. Les bancs dans un baſſin.
Ital. I banchi d'un bacino.
Span. Bancos en un dique.
Port. Bancos em hum dique.

Die an den innern Seiten der Docken zum Schiffbau angebrachten breiten Abſätze, Gänge oder Terraſſen, ſo in einigen Reihen rund um die Docke gehen. Sie ſind vermittelſt Treppen mit einander verbunden. Es iſt dieſe Einrichtung eigentlich eine Erfindung der Franzoſen, und es werden dadurch zwey Vortheile erlangt: es dienen nämlich dieſe Bänke den Zimmerleuten zur Stellaſche, und wegen der Amphitheatermäſſigen Form der Docke kann ſie nicht ſo viel Waſſer enthalten, als wenn die Seiten derſelben ſenkrecht nieder giengen, wodurch denn das Auspumpen weniger koſtbar wird.

DOCKEN, ein Schiff DOCKEN.

Holl. Een Schip dokken, of in een Dok brengen.
Dän. At dokke.
Schw. At docka.
Engl. To dock a ſhip.
Franz. Mettre un vaiſſeau dans un baſſin.
Ital. Mettere una nave in un bacino.
Span. Meter un navio en un bacin ó dique.
Port. Meter hum navio em hum dique.

Ein Schiff in die Docken bringen, um ſolches auszubeſſern und zu kalfaten.

DODSHOFDT. ſ. Doodshoofd.

DOFJES.

Holl. Dofjes.
Dän. Ender af Spiger.
Schw. Spik-ändar eller ſpik-ſtumpar.
Engl. Broken ſpikes to clinch.
Franz. Pointes de cloux.
Ital. Punte di chiodi a ribattere i perni.
Span. Puntas de clavos a rebater los pernos.
Port. Puntas dos cravos para aninar as cavilhas.

Kurze Enden von eiſernen Nageln, welche bey den Bolzen eingeſchlagen werden, um die Köpfe derſelben zu verklinken.

DOFT. ſ. Duft.

DOGBOOT, Dogger oder Doggerboot.

Holl. Dogger, Dogger-boot, Dog-boot.
Dän. Et Fiſkerſkib ſom fiſker paa Dogrebanken.

Schw. Doggerbåt, holländſk Fiſkarebåt.
Engl. A dutch dogger or dogger-boat.
Franz. Dogre, Dogre-bot.
Ital. Una nave uſata dai Ollandeſi per la peſcheria de baccalà.
Span. Un barco de que uſan los holandeſes en el banco de Dogre para la peſqueria de bacallao.
Port. Embarcaçaõ hollandez para a pescaria de bacalhaõ no banco de Dogre.

Ein holländiſches Fiſcherfahrzeug, welches zur Fiſcherey auf dem Doggerſand gebraucht wird. Wenn ein ſolches Fahrzeug das Netz zum Fiſchen ausgeworfen hat, oder auch die Wandhuken, welches eine Linie iſt, woran ſich viele Fiſchangel mit Lockſpeiſe befinden, ſo ſagt man von demſelben, es Doggert oder es liegt zu Doggern.

DOGGERN.

Holl. Doggern.
Dän. Doggre, fiſke i Dogrebaaden.
Schw. Fiſka i Doggerbåten.
Engl. To fiſh in a dogger-boat.
Franz. Pecher dans un dogre.
Ital. Peſcare in una nave chiamata Dogre.
Span. Peſcar en un barco llamado Dogre.
Port. Peſcar em hum barco chamado Dogre.

ſ. die Erklärung unter Dogboot.

DOLLBAUM. ſ. Dullbaum.

DOLLBORD. ſ. Schanddeck eines Boots.

DOLLEN. ſ. Dullen.

DOMINE.

Holl. Domine.
Dän. Skibs-Præſt.
Schw. Skepps-Präſt.
Engl. Chaplain of a ſhip.
Franz. Chapelain.
Ital. Cappellano.
Span. Capellan de un navio.
Port. Capellaõ de hum navio.

So wird auf holländiſchen Kriegsſchiffen der Schiffsprediger genannt.

DOMPBLOCK.

ſ. die Erklärung unter Stapel-Block.

DOMPEN, die Kanone DOMPT.

Holl. Dompen.
Dän. Kanonen ſtöder med Bunden paa Raperten.
Schw. Kanonen ſtötar med Bunden på Raperten.
Engl. Js ſaid when by the rolling motion of a ſhip the muzzle of a cannon works up and down.
Franz. Le canon donne des culées.
Ital. Il cannone dà delle culate.
Span. El cañon eſtá embicando.
Port. O canhaõ eſtá embicando.

Wird von der Kanone geſagt, wenn ſolche durch das Schlingern des Schiffs mit dem Kopf vorüber fällt und mit dem Stoſs wieder auf das Rapert nieder ſchlägt. Um dieſes zu verhüten wird der Kopf der Kanonen mit den ſogenannten Domptauen oder Tromptauen gegen die Seite des Schiffs aufgebunden.

DOMPTAU. ſ. Tromptau.

DONNERBÜCHSE.

Holl. Donder-bus.
Dän. Dundrebösſe.
Schw. Dunderböſs.
Engl. Large piſtol.
Franz. Bombarde.
Ital. Bombarda.
Span. Bombarda.
Port. Bombarda.

Ein ſehr ſchweres und kurzes Stück, deſſen man ſich vormals bediente, und woraus inſonderheit Steine geſchoſſen wurden. Einige nennen es auch Baſiliſk und Paſſevolant. Es gehört mit zu dem erſten Geſchütz nach Erfindung des Schieſspulvers und hat wahrſcheinlich ſeinen Namen von dem ſtarken Knallen bekommen. Jetzt verſteht man unter Donnerbüchſe eine Art Piſtole, die einen weiten Lauf hat, und woraus Schrot geſchoſſen wird.

DOLON.

Scheint auf den Fahrzeugen der Alten eben das Segel geweſen zu ſeyn, welches Galeeren und

und andere lateiniſche Fahrzeuge jetzt am vordern oder Fockmaſt führen.

DOODSHOOFDT oder DOODSHOOFDT-BLOCK.

Holl. Doodshoofd of Doodshoofdblok.
Dän. Dokshoved.
Schw. Doddkopp.
Engl. Dead-block.
Franz. Moque.
Ital. Bigota.
Span. Bigota ciega, Bigota de eſtay.
Port. Sapata ou Tamanca.

Eine Art Block mit einem runden oder auch mit einem länglichten Loch in der Mitte (Fig. 181. und 182. a. b.), der aber keine Scheibe hat. Die gröſsten dieſer Blöcke (Fig. 181.) werden auch Stagblöcke genannt und dienen dazu, das Stag anzuſetzen oder zu ſpannen. Einer derſelben iſt nämlich an das Ende des Stagkragens geſtroppt und der andere an das Ende des Stags ſelbſt. Durch die Löcher dieſer beyden Doodshoofdten, welche die Doodsmannsaugen genannt werden, wird blos ein gut beſchmiertes Taljereep geſchoren und angeſetzt. Einige Stage (Fig. 511.) werden auch mit ordentlichen Gienblöcken angeſetzt. Auf etlichen holländiſchen Fahrzeugen, z. E. Schmacken, Kuffen und Huckern befindet ſich ein ähnlicher Doodshoofdt oder Stagblock, der aber viele Löcher hat (Fig. 285. a) und durch das obere Ende des Vorſtevens ſind eben ſo viele Löcher gebohrt. Durch beyde wird alsdann ein Taljereep geſchoren und das Stag damit angeſetzt, auch werden dazu die erſten Stagblöcke mit einem Auge gebraucht. Die kleinſten Doodshoofdten (Fig. 182. a b.) ſind eben ſo geſtaltet als einſcheibigte Blöcke, auſſer daſs ſie keine Scheibe haben. Durch dieſelben fahren blos dünne Taue, worauf wenig Kraft wirkt. Es giebt auch noch eine andere Art Doodshoofdten oder Blöcke, die unter dem Namen Jungfern, Spriethölzer und Spinnkopfhölzer bekannt ſind. Man ſehe dieſe Artikel.

DOODSMANNSAUGE.

Holl. Doodsmansoog.
Dän. Dokshoveds-öje eller Hul.
Schw. Doddkopps-öga.
Engl. The eye of a dead-block.
Franz. Le trou d'une moque.

Ital. L'occhio d'una bigotta.
Span. El ojo de la bigota de eſtay, ó el ojo de la bigota ciega.
Port. Olho da ſapata.

ſ. die Erklärung unter Doodshoofdt.

DOP der Kompasnadel.

Holl. De Dop van de Naalde.
Dän. Duppen.
Schw. Duppen.
Engl. Dobb.
Franz. Chapelle du compas.
Ital. Cappelletto o capitello.
Span. Chapitel.
Port. Capitel.

Der kleine hole meſſingne Kegel in der Mitte der Kompas-Roſe, welcher die Pinne bedeckt, auf welcher dieſe Roſe ſchwebt. ſ. Kompas.

DOPGÜDSE. ſ. Güdſe.

DOPPEN. ſ. Aichen.

DOPPEN.

Holl. Doppen.
Dän. Duppe.
Schw. Duppa.
Engl. To make a mortiſe to receive the ring to clinch a bolt.
Franz. Faire la mortaiſe pour la virole.
Ital. Far un intaglio nel legno per l'anello da ribattere un perno.
Span. Hacer la mortaja al anillo.
Port. Fazer hum malhete na madeira para pôr a arruela.

Ehe ein Bolzen mit einem Ring verklunken wird, ſchlagen die Zimmerleute das Holz bey dem Kopf des Bolzen etwas aus, damit der Ring zum Verklinken um denſelben liegen kann, und dieſe Arbeit wird Doppen genannt.

DOPPEN.

Holl. Doppen.
Dän. Klamper omkring et Hul.
Schw. Ringar eller Klampar omkring et hjul.
Engl. Round and hollow cleats.
Franz. Taquets rondes, anneaux de bois.

Ital.

Ital. Tacchetti rotondi, anelli di legno.
Span. Arcos de leño, tacos redondos.
Port. Arcos de páo.

So heiſſen auch runde hölzerne Ringe oder hole Klampen die auf dem Deck oder auch an den Seiten des Schiffs der Zierlichkeit und Feſtigkeit wegen um runde Gaten gelegt werden, wodurch Tauwerk fährt.

DOPPER, ſ. Aichmeiſter.

DOPPELN, ſ. Verhäuten.

DOPPELUNG, ſ. Verhäutung.

DORATA NAUMACHA.

So hieſſen bey den Griechen ſehr lange Speere oder Stangen, womit man in einem Seetreffen focht. Livius nennt ſie daher *haſtæ longæ* und Homer *xuſta naumacha* und *makra*.

DORYDREPANON, ſ. Drepanon.

DÖTEL, ſ. Deutel.

DÖTELEISEN, ſ. Deuteleiſen.

DRACHE, ſ. Dreg.

DRATH im Holz, ſ. Adern im Holz.

Sechs, Neun, Zwölf DRATH Liniengarn, ſ. Garn.

DRATHKUGEL, ſ. Stangenkugel.

DRAUFBOHR (beym Kahnbauer), ſ. Fretbohr.

DREEFEISEN, ſ. Treibeiſen.

DREEFT.

Holl. Treefd of Dreefd.
Dän. Trefod.
Schw. Trefot af järn.
Engl. Trivet.
Franz. Trepied.
Ital. Treppiè.
Span. Trebedes.
Port. Trempe de ferro.

Ein dreyfüſſiger eiſerner Bock (Fig. 645.), der über dem Feuer ſtehet und auf welchen

Keſſel und Töpfe in denen Waſſer und andere Dinge gekocht werden ſollen, geſetzt werden.

DREG oder Dreganker, ſ. Anker No. 7.

Enter-DREG, ſ. Anker No. 8.

Fiſch-DREG, DREGHAKEN.

Holl. Viſchdreg.
Dän. Fiſke-Dræg.
Schw. Fiſk-Dragg.
Engl. Creeper.
Franz. Croc à quatre branches.
Ital. Rampegon.
Span. Rezon da raſtrear.
Port. Fatexa a roſſegar.

Eine Art Anker mit drey oder mehrern Haken (Fig. 627.), um ein verlohrnes Ankertau oder ſonſt etwas auf dem Grunde des Meers liegendes, aufzufiſchen. Die Arbeit ſelbſt, da man nämlich dieſen Fiſchdreg vermittelſt eines daran befeſtigten Taues auf dem Grunde hin und her ſchleppt, wird Dreggen genannt.

DREGGEN.

Holl. Dreggen.
Dän. At dregge eller opfiſke et Toug formedelſt en Dræg.
Schw. Dragga.
Engl. To drag or ſweep the bottom.
Franz. Draguer.
Ital. Roſſegare.
Span. Raſtrear el fondo.
Port. Roſſegar.

ſ. die Erklärung unter Fiſch-Dreg.

DREGTAU des Boots oder der Schlupe.

Holl. Dregtouw.
Dän. Dregtoug.
Schw. Dragg-Tåg, Båts-Tåg.
Engl. The mooring-rope of a boat.
Franz. Cablot.
Ital. Gomenetta della lancia.
Span. Amarra del rezon.
Port. Amarretta da lancha.

Das Ankertau des Boots oder der Schlupe.

DREGTAU oder Fiſchtau den Anker zu fiſchen.

Holl. Dregtouw.
Dän. Et Drægtoug.
Schw. Dragg-Tåg.
Engl. Drag-rope.
Franz. Drague.
Ital. Roſſega.
Span. Roſſeada para raſtrear el ancla.
Port. Roſſega.

ſ. die Erklärung unter Anker No. 72.

DREHBAHN.

Holl. Draajbaan.
Dän. Repſlagerbane.
Schw. Rep-ſlagare-ban.
Engl. Rope-walk.
Franz. Corderie.
Ital. Corderia.
Span. Cordeleria.
Port. Cordoaria.

Der ſchmale Gang oder die Bahn wo die Reepſchläger die Taue drehen und verfertigen. Allgemein nennt man ſolche aber Reeperbahn, und unter Drehbahn verſteht man eigentlich auf Schiffen die Stelle auf dem Deck, wo man zum Schiffsdienſt Lienen und dünnes Tauwerk verfertigt.

DREHBASSE.

Holl. Draajbaſſe.
Dän. En Drejbas.
Schw. Nicka.
Engl. Pedrero, ſwivel-gun.
Franz. Pierrier ou Perrier.
Ital. Petriere.
Span. Pedrero.
Port. Pedreiro.

Leichtes Geſchütz welches zwey bis drey Pfund ſchieſst, und welches mit den Zapfen auf Schwanenhälſen (Fig. 305. b b.) liegt, wovon der Fuſs gewöhnlich wie ein Gangſpill ſich um eine Axe bewegt (Fig. 367.), ſo daſs dieſe Kanone ſogleich nach verſchiedenen Höhen und horizontalen Richtungen geſtellt werden kann. Es ſtehen dieſe leichten Kanonen auf dem Bord

der Back, Schanze und Hütte. Ebenfalls auch auf dem Dollbord der zum Kriege ausgerüſteten Böte und Schlupen. Sie werden mit Schroot und Kartätſchen geladen um damit auf den Feind zu ſchieſſen, wenn man ſich in der Nähe deſſelben befindet.

DREHBAUM.

Holl. Draajboom.
Dän. Drejebom.
Schw. Draye-bom.
Engl. Handſpec to twiſt any rope.
Franz. Barre à treſſillonner.
Ital. Manovella a attorcigliare un capo.
Span. Espeque para tortorar un cabo.
Port. Espeque para tortorar hum cabo.

Eine jede Spake oder jeder Hebel womit ein Tau geſpannt werden kann. Man faſst nämlich das ſchon etwas geſpannte Tau mit dem Hebel in perpendicularer Richtung und dreht alsdann den Hebel um, ſo daſs das Tau mit einem Schlag um den Hebel zu liegen kömmt; iſt das Tau alsdann noch nicht geſpannt genung, ſo dreht man den Hebel oder Drehbaum mehrmals herum, damit ſich die Schläge verdoppeln.

DREHEN, die Duchten eines Taues.

Holl. Dogten of Strengen draajen.
Dän. Dreje Tatter.
Schw. Dräya Tåtar.
Engl. To twiſt the ſtrands of a rope.
Franz. Tordre les torons d'un cordage.
Ital. Torcere i cordoni d'un capo.
Span. Torcer los cordones.
Port. Torcer cordois.

Man ſieht dieſe Arbeit Fig. 407. Unter dem Artikel Tau werden wir umſtändlicher davon reden.

Ein Tau gegen die Ründe DREHEN.

Holl. Een Touw tegens de Rondte draajen.
Dän. Dreje et Toug forkert eller imod Runden.
Schw. Dräya et Tåg galit.
Engl. To twiſt a cordage the wrong way.
Franz. Tordre un cordage de main torſe ou en garochoir.

Ital.

Ital. Ritorcere nn capo.
Span. Retorcer un cabo.
Port. Retorcer hum cabo.

Man ſagt von Tauen, daſs ſie gegen die Ründe gedrehet ſind, wenn ihre Duchten in derſelben Richtung gedrehet ſind als die Kabelgarne. Auf Schiffen werden ſie wenig gebraucht und dienen hauptſächlich nur zu Packtauen.

Die Taue zur vollen Härte DREHEN.

Holl. Een Touw hard draajen.
Dän. Dreje et Toug haardt.
Schw. Dräya et Täg hårdt.
Engl. To give a full twiſting to a rope.
Franz. Commettre les cordages au tiers ferme.
Ital. Commettere i cordoni ſino che perdono un poco più d'un terzo della lunghezza.
Span. Torcer los cordones haſta que pierden algo mas que un tercio de ſu largura.
Port. Torcer os cordones até que perdem poco mais que hum terço da longura.

Wird von Tauen geſagt, die durch das Drehen etwas mehr als $\frac{1}{7}$ ihrer Länge verlohren haben; werden ſie aber nicht ſo hart gedrehet und verliehren weniger als $\frac{1}{3}$, ſo ſagt man von denſelben, daſs ſie lähnig gedrehet ſind; haben ſie nur $\frac{1}{8}$ ihrer Länge verlohren, ſo ſind ſie blos hart gedrehet, welches alle Taue ſeyn müſſen. ſ. Anſcheeren und Tau.

Die Taue lähnig DREHEN, ſ. Lähnig.

DREHER.

Holl. Draajer, Hand-vat.
Dän. Drejer.
Schw. Dräyare.
Engl. Winch.
Franz. Manivelle.
Ital. Manubrio.
Span. Cigueña.
Port. Manivella, manubrio.

So nennt man den Handgrif (Fig. 587.) womit ein Schleifſtein oder eine ähnliche Maſchine herumgedrehet wird. Der Dreher iſt jederzeit ein doppelter Hebel, wovon das eine Ende an der Axe befeſtigt iſt, wodurch die Maſchine

bewegt wird, auf das andere Ende aber würkt die Kraft, welche die Maſchine bewegen ſoll.

DREHER (beym Reepſchläger).

Holl. Draajer.
Dän. Drejer.
Schw. Dräyar.
Engl. Laying hooks.
Franz. Manivelles.
Ital. Manubrj del cantiere.
Span. Hierros de bote.
Port. Manivellas.

Die eiſernen Dreher (Fig. 407. x. x.) (ſ. die vorhergehende Erklärung) woran das eine Ende der Duchten befeſtigt iſt, und womit dieſelben ſo lange gedrehet werden, bis ſie ihre gehörige Härte bekommen haben. Die Dreher ſind mit einem Wirbel verſehen, der ſich auf einer eiſernen Platte dreht, die ſich vor dem Loch in dem Queerholz der Drehpfähle befindet. Die Länge wird um das Ende des Drehers gelegt und mit einem Splint befeſtigt, wie die Figur deutlich zeigt.

DREHER (beym Takler).

Holl. Draajer.
Dän. Drejer.
Schw. Dräyare.
Engl. Fid.
Franz. Treſſillon.
Ital. Aſpa con due punti.
Span. Burel.
Port. Burel.

Ein ungefähr 2 Fuſs langer runder Stock oder Knüppel der an beyden Enden ſpitz iſt. Die Takler bedienen ſich deſſelben faſt eben ſo wie des Drehbaums, auch werden damit die Parten eines Takels, die gegen einander wirken, gekreuzt. ſ. Kreuzen.

Block-DREHER, ſ. Blockdreher.

DREHKOLK, ſ. Malſtrom.

DREHKRAHN.

Holl. Draaikraan.
Dän. En Krane, Drej-Krane.
Schw. En Kran.
Engl. A crane.

Franz.

Franz. Grue.
Ital. Grua.
Span. Grua.
Port. Grua.

ſ. die Erklärung unter Krahn.

DREHKRING, ſ. Küſelwind.

DREHKUHL, ſ. Malſtrom.

DREHPFÄHLE (beym Reepſchläger).

Holl. Draaipaalen.
Dän. Drey-Pæle.
Schw. Dray-Pålar.
Engl. Laying poles.
Franz. Le chantier à commettre.
Ital. Il cantiere à commettere.
Span. Habantes ó avantes.
Port. Avantes ou paos fixos da cordoaria.

So heiſſen die beyden ſenkrecht in die Erde geſchlagenen Pfähle (Fig. 407. und Fig. 408. g g.) an welchen das Queerholz liegt, worin ſich die Löcher zu den Drehern befinden, wie die Figur deutlicher zeigt. Da auf dieſe Pfähle eine auſſerordentliche Kraft würkt, ſo ſind ſie nicht allein mit Gegenſtützen verſehen, ſondern auch gewöhnlich in der Erde vermauert. ſ. Tau, Topſchlitten, Hoofdt, Knüppel, Knüppelband, Bremſe, Dreher, Längen.

DREHREEP.

Holl. Draaireep.
Dän. Dreyereeb.
Schw. Drayrep.
Engl. Tye.
Franz. Itague.
Ital. Taga, Oſtaga, Itaca.
Span. Oſtaga.
Port. Oſtaga.

ſ. die Erklärung unter Fall.

Ein DREH-ÜBER-BORD.

Holl. Draai-over-boord.

So wird in der niederländiſchen Sprache eine Tjalk oder ein ähnliches Fahrzeug genannt, welches ſo gebauet iſt, daſs die Ruderpinne frey über Bord gedrehet oder ganz über Bord gelegt werden kann.

DREHWIND, ſ. Küſelwind.

DREIBER, ſ. Treiber.

DREMPEL.

Holl. Drumpel.
Dän. Böſſebænken.
Schw. Portrympel, Tröſkel.
Engl. Portſells.
Franz. Seuillets.
Ital. Mezzanili.
Span. Batiportes.
Port. Batentes.

Die Hölzer oder Planken welche in den Stückpforten liegen und die vier Seiten derſelben ausmachen. Sie bedecken die leeren Räume welche zwiſchen den Innhölzern bleiben, damit zwiſchen dieſelben kein Waſſer dringen und auch bey dem Abfeuern der Kanonen kein Feuer hineinfallen kann. Man unterſcheidet ſie in untere Drempel, (Fig. 324. xx.) Seiten-Drempel. y und obere Drempel. z.

Untere DREMPEL.

Holl. Onderdrumpel.
Dän. Böſſe Bænker eller Porthullernes Underkanter.
Schw. Undre trymplar eller undre port-trymplar.
Engl. The port-ſells on the lower ſide of the gun-ports.
Franz. Seuillets d'embas.
Ital. Mezzanili del fondo.
Span. Batiportes bajos.
Port. Batentes inferiores.

ſ. die Erklärung unter Drempel.

Seiten-DREMPEL.

Holl. Zydedrumpel, Stutten.
Dän. Porthullernes Sidekanter.
Schw. Trymplar på ſidan af porterne.
Engl. The ſides of the gunports.
Franz. Montans des ſabords.
Ital. Mezzanili delle bande.
Span. Batiportes de los lados de las portas.
Port. Cantos das portas.

ſ. Drempel.

Obere DREMPEL.

Holl. Bove drumpel.
Dän. Porthullernes Overkanter.
Schw. öfre porttrymplar.
Engl. The portſells on the upper ſide of the gunports.
Franz. Seuillets d'en haut.
Ital. Mezzanili alti.
Span. Batiportes altos ó ſuperiores.
Port. Batentes ſuperiores.

ſ. Drempel.

DREPANON.

Hieſs bey den Alten eine Art Sichel, welche dazu gebraucht wurde, das feindliche Tauwerk zu zerſchneiden, um die Schiffe auſſer Stand zu ſetzen, ihre Segel zu führen. Appian nennt dieſe Inſtrumente *Dorydrepanon* und Diodor *Drepanephoros Keraia.*

DREUIL, ſ. Brodwinner.

DREUIL.

Holl. Dreuil.
Dän. En liten Meſan paa en Böjſe.
Schw. Liten Beſan pä en fiſkare Buis.
Engl. A ſmall mizen of a herring buſs.
Franz. l'Artimon d'une buche.
Ital. Mezzanita d'un certo barco peſcatojo.
Span. Mezanita de que uſan los peſcadores de arenque.
Port. Pequena mezana de hum peſcador de arenque.

Ein ganz kleines Raaſegel am Beſahnmaſt. Es bedienen ſich deſſen inſonderheit Heeringsbüſen. Sie führen daſſelbe vornämlich bey dem Fiſchen, oder wenn ſie das Netz ausgeworfen haben (welches in der Seeſprache vor dem Wand liegen genannt wird), allein, und liegen damit bey dem Winde, ſo daſs das Schiff faſt unbeweglich auf einer Stelle bleibt, indem die Fahrt, welche es durch das kleine Segel bey dem Winde bekommt, wieder von den gegen das Vordertheil des Schiffs anlaufenden Wellen aufgehoben wird.

DREUMELS, ſ. Dromen.

DREYDECKER, ſ. Decker.

DREYFUSS, ſ. Dreeft.

DRIFTBOLZEN.

So heiſſen gewöhnliche Bolzen mit Köpfen, vermittelſt welcher die Planken dicht an einander getrieben werden. Man ſchlägt nämlich dieſen Bolzen etwas über der Planke durch die Innhölzer, ſo daſs noch ein Theil deſſelben heraus ragt, zwiſchen dieſen und die Planke treibt man Keile, wodurch die Planke, welche angetrieben werden ſoll, der andern, an welche ſie zu liegen kömmt, ſo viel wie möglich genähert wird.

Das DRILLEN mit den Kanonen oder andern Waffen.

Holl. Drillen.
Dän. Drillen med Kanoner.
Schw. Drillen med Kanoner.
Engl. The exerciſe of the great guns.
Franz. Exercice de canon.
Ital. Eſercizio del cannone.
Span. Exercicio del cañon.
Port. Exercicio do canhaõ.

Das Exerciren oder die Uebung in den Waffen.

DRILLEN, mit dem Ruder.

Holl. Met het Roer drillen.
Dän. Drille med Roret.
Schw. Drilla med Roret.
Engl. To work at the ſteering wheel.
Franz. Travailler beaucoup à la barre du gouvernail.
Ital. Travagliare molto alla manovella del timone.
Span. Trabajar mucho por la rueda del timon.
Port. Trabalhar muito por a roda do leme.

Schwer bey dem Steuerrade arbeiten, um das Schiff zu regieren.

DRILLEN.

Holl. Drillen.
Dän. Forhale Skibet.
Schw. Förhala Skepp.
Engl. To track or tow a ſhip by a rope with a ſingle block.
Franz. Haler un batiment.

Ital.

Ital. Alare un baſtimento.

Span. Alar un navio con un cabo que paſſa por un moton coſido a las eſtacas.

Port. Alar hum navio por hum cabo que ſe paſa por hum moutaõ.

Eine hauptſächlich in Holland gebräuchliche Methode ein Schiff zu verholen. Es wird nämlich an einen im Hafen ſtehenden Pfahl oder Dückdalb ein Kinnbacksblock genähet und durch denſelben ein Tau geſchoren, wovon das eine Ende um den Fockmaſt befeſtigt und das andere um das Bratſpill gelegt und darauf gewunden wird. Es geſchieht gewöhnlich um Schiffe durch den Grund oder über untiefe Stellen zu holen. Sollte das Schiff gar zu ſchwer fortzubringen ſeyn, ſo wird an dieſes Tau eine Gien geſchlagen, und der Läufer deſſelben um das Bratſpill geſchmiſſen und darauf gewunden.

DRILLEN mit der Drillſäge.

Holl. Drillen.
Dän. Drille.
Schw. Drilla.
Engl. To cut off iron with a hack-ſaw.
Franz. Couper le fer avec une ſcie.
Ital. Tagliare il ferro con una ſega.
Span. Cortar hierro con la ſierra.
Port. Cortar ferro com huma ſerra.

ſ. Drillſäge.

DRILLSÄGE, ſ. Säge.

DRITTE HAND.

Holl. De derde Hand.
Dän. Tredie Haand.
Schw. Tretje Hand.
Engl. Sea-yoke.
Franz. Palan qui n'a point de place fixée.
Ital. Taglia che ſi uſa in qualſivoglia occaſſione.
Span. Aparejo de quita y pon.
Port. Talha de quitar e pór.

Eine Talje mit einem Kattenſteert, die zu jedem vorkommenden Dienſt auf dem Schiff fertig liegt. Wenn z. B. die Marsſchoot nicht vorgeholet werden kann, ſo wird der Kattenſteert dieſer Talje daran geſchlagen und auf dieſelbe geholt.

DRITTE WACHE.

Holl. Derde Wagt.
Dän. Tredie Vagt, tredie Styrmand.
Schw. Tretje Vakt, tretje Styrman.
Engl. The third mate of a ſhip.
Franz. Troiſiéme pilote.
Ital. Terzo piloto.
Span. Pilotin.
Port. Terceiro piloto.

Der dritte Steuermann. Auf holländiſchen Weſtindienfahrern vertritt derſelbe die Stelle des Botteliers.

DROMADI.

So hieſſen bey den Alten gewiſſe ſchnellſegelnde Fahrzeuge.

DROMEN, DREUMELS oder DRÄHMT.

Holl. Dreum, Dreumel.
Dän. Trende garner af en væv at giöre Tiærequaſter.
Schw. Inſlags-tråden eller iſlätten at göra tiärquaſtar af
Engl. The frame of cloth of which tarbruſhes and pitch-mops are made.
Franz. Le fond de la trame d'un tiſſu dont on fait des penes.
Ital. Il fondo della trama d'un panno per farne pennelli da catrame.
Span. El pié ó fondo de la trama ó urdimbre de los telares que ſirve para lanadas.
Port. O pé do ordume da tela para fazer pinceis com que ſe alcatroaõ os navios.

Das Trumm oder die angeſchornen Garne eines Zeuges, wodurch die Weber am Ende die Spuhlen nicht mehr ſtecken können. Es wird von dem Zeuge abgeſchnitten und dient inſonderheit auf Schiffen zu Schmier- und Pechquäſten.

DROMONES.

Zum Kriege ausgerüſtete Fahrzeuge bey den Alten. Nach der Beſchreibung des Kaiſers Leo muſsten ſie ſchwer und ſtark genug ſeyn, daſs ſie den Stoſs der feindlichen Schiffe aushalten konnten. Auch muſste ihre Bauart ſo beſchaffen ſeyn, daſs ſie ſchnell im Segeln waren und gut See halten konnten. Vorn auf dem Vordertheil

ſtand eine mit Erzt bedeckte Röhre, dadurch man Feuer auf die Feinde warf; über demſelben war ein mit einer Bruſtwehr verſehenes Gerüſte erbauet, worauf die Soldaten im Gefecht ſtanden und gegen den Feind ihr Wurf-Gewehr gebrauchen konnten. In der Mitte des Verdecks war auch eine Art Kaſteel, von welchem die darauf geſtellten Soldaten Steine, ſpitzige Eiſen-Klumpen und Feuerwerk auf die feindlichen Schiffe warfen. Die Dromonen hatten 2 Reihen von 25 Ruderbänken eine über die andere. Auf jeder Bank befanden ſich zwey Mann. Doch hatte man auch Dromonen die 200 Ruderer führten.

DRONG.

Holl. Drong.

Ein hölzerner Sauger oder Wegweiſer der mit einem Hanger an beyden Seiten der Billen eines Schiffs, nahe beym Steuer, befeſtigt iſt. Durch dieſen Sauger fährt die Grundtalje, und er dient dazu, daſs dieſelbe an der einen Seite nicht im Waſſer hänge, wenn das Ruder übergelegt worden.

DROS.

Holl. Dros.
Dän. Dros eller Bundfald af Tiære.
Schw. Dros eller Grundſoppan af tjära.
Engl. Dregs of bad tar.
Franz. Rache de goudron.
Ital. Feccia del catrame.
Span. Borra del alquitran.
Port. Borra do alcatraõ.

Die in ſchlechtem Theer befindlichen Hefen.

DRUCK des Waſſers, ſ. Widerſtand des Waſſers.

DRÜCKER unterm Krahnbalken.

Holl. Drukker onder de Kraanbalk.
Dän. Knæ under Kranbjelkerne.
Schw. Knä under Kranbalkarna.
Engl. The ſupporter of the cat head.
Franz. Courbe ou conſole du boſſoir.
Ital. Curva della grua.
Span. Pie de amigo de la ſerviola.
Port. Deſcanço do turco.

Die Knie (Fig. 235. S.) welche dem hervorragenden Theil des Krahnbalken zur Stütze dient. ſ. Krahnbalken.

DRÜCKER in den Ruſten.

Holl. Drukker in de Ruſten.
Dän. Knæ paa Röſterne.
Schw. Knän på Röſterna.
Engl. Knees on the chain-wales.
Franz. Courbes des porte-haubans.
Ital. Curve delle paraſarchie.
Span. Poſteleros.
Port. Curvas ſuperiores das mezas das enxarcias.

Die Knien (Fig. 345 ggg.) wodurch die Ruſten mit der Seite des Schiffs verbunden werden, der auf und niederſtehende Arm derſelben iſt nämlich mit der Seite des Schiffs verbolzt und der horizontale mit der obern Seite der Ruſt. Unter den Ruſten ſind ähnliche Knien, welche die Drücker unter den Ruſten genannt werden.

DRÜCKER unter den Ruſten.

Holl. Drukker of Knien onder de Ruſten.
Dän. Knæ under Röſterne.
Schw. Knä under Röſterna.
Engl. Knees or ſupporters under the chain-wales.
Franz. Courbes ſous les porte-haubans.
Ital. Curve ſotto le paraſarchie.
Span. Curvas bajo las meſas de guarnicion.
Port. Curvas inferiores das meſas das enxarcias.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

DRÜLL, ſ. Dreuil.

DRUOCHON.

So wird bey etlichen griechiſchen Schriftſtellern der Kiel eines Schiffs genannt. Svidas verſteht aber unter *druochoi* auch hölzerne Nagel, womit die Theile eines Schiffs verbunden werden.

DUCHTEN oder DUFTEN eines Taues.

Holl. Dogten, Strengen.
Dän. Totter.

Schw.

Schw. Tåtar.
Engl. The twiſts or ſtrands of a rope.
Franz. Torons ou tourons.
Ital. Nomboli, toroni.
Span. Cordones.
Port. Cordois.

Ein Strang der aus einer mehr oder wenigern Anzahl Faden, die Kabelgarne genannt werden, zuſammengedrehet iſt. Aus drey Duchten wird nachher ein Kardeel geſchlagen und aus drey Kardeelen ein dreyſchäftiges Tau. ſ. Tau.

Eine angeſchorne DUCHT.

Holl. Aanſchaaren Dogt.
Dän. Anſkaaren Totte.
Schw. Anſkåren tåtta.
Engl. A ſtrand which is not twiſted.
Franz. Longis.
Ital. Lungho o faſcio di fili ordito per fare un torone.
Span. Cordon ſin buelta.
Port. Cordaõ ſem torcido.

Eine Ducht deſſen Kabelgarne blos angeſchoren und noch nicht zuſammengedrehet ſind. ſ. Anſcheeren.

DUCHTEN oder DUFTEN eines Fluſs-Kahns.

Holl. Doften.
Dän. Tofter.
Schw. Toftar.
Engl. Thwarts.
Franz. Bancs.
Ital. Banchi.
Span. Bancos.
Port. Bancos.

Sind auf den Fluſskähnen eben ſo viel als die Balken im Schiff. Sie liegen nach der Breite des Kahns zwiſchen den beyden oberſten Planken und dienen dazu, die ſämmtlichen Planken vor dem Sinken und Auseinanderweichen in Sicherheit zu ſetzen. Es ſind ihrer drey (Fig. 598. rs, tu, und vw.), wovon die eine tu recht in der Mitte des Kahns liegt, jede der beyden andern ſtehet aber von dieſer 18 Fuſs ab. Dieſe vierkantige und gekrümmte Balken, deren ſtärkſte Krümmung 6 Zoll beträgt, ſind von Eichenholz und 18 Zoll breit und 8 Zoll dick. Der Schiffszimmermann ſchneidet alſo jede aus einer ſtarken Bohle und behauet ſie auf der hohen Kante mit der Zimmeraxt und dem Breitbeil, oder ſtatt des letztern mit der Krummhaue. Er paſſet jede zwiſchen die beyden oberſten Planken nach der Breite des Kahns horizontal ein, und befeſtigt ſie an jedem Ende an der Planke mit einem ſtarken eiſernen Ankerbolzen, den er durch ein Loch der oberſten Planke k h durchſteckt. An ſeinem auswärtigen Ende hat der Anker einen Widerhaken, der ſich gegen die oberſte Planke lehnet, und an der Duchte wird er mit eiſernen Klammern befeſtigt. Zur Befeſtigung des Maſtbaums liegen gerade in der Mitte der Duchten, aber nach der Länge des Kahns, zwey Schärſtöcke. x y.

DUCHTEN oder Duften in dem Boot, in der Schlupe.

Holl. Doften, Dogten.
Dän. Tofter.
Schw. Toftar.
Engl. Thwarts or ſeats of rowers in a boat.
Franz. Bancs d'une chaloupe.
Ital. Banchi.
Span. Bancos de la lancha.
Port. Bancos.

Die Queerbänke eines Boots oder einer Schlupe, worauf die Royer ſitzen. Wenn dieſelben feſt ſind und die Seiten des Boots mit einander verbinden, werden ſie feſte Duchten genannt, wenn ſie aber los ſind, daſs ſie ausgenommen und eingelegt werden können, heiſſen ſie loſe Duchten. Die vordere Ducht, an welcher der Maſt ſteht, iſt die ſtärkſte und wird die Segelducht oder Maſtducht genannt. Die im Hintertheil des Boots befindliche iſt gemeiniglich eine loſe Ducht und heiſst die Kreupelducht, Krumpelducht oder Krüppelducht. Auch wird eine jede loſe Ducht zuweilen eine Krüppelducht genannt.

Maſt-DUCHT, Segel-DUCHT.

Holl. Maſtdoft.
Dän. Sejl-Tøft, Maſt-Toſt.
Schw. Segel-Toft, Maſt-Toft.
Engl. The main-thwart or middle thwart.
Franz. Traverſier ou banc du milieu.

Ital.

Ital. Banco maeſtro.
Span. Banco maeſtro.
Port. Banco meſtre, banco do meio.

ſ. Duchten im Boot.

Krumpel-DUCHT, Krüppel-DUCHT.

Holl. Kreupel Doft.
Dän. Toft i Agterdeelen af Baaden.
Schw. Toft i Akterdelen af bäten.
Engl. Stern-thwart.
Franz. Traverſier de poupe.
Ital. Banco di poppa.
Span. Banco de popa.
Port. Banco de popa.

ſ. Duchten im Boot.

DÜCKDALBEN.

Holl. Dukdalben.
Dän. Dukdalber.
Schw. Duckdalbar.
Engl. Poles in a harbour.
Franz. Eſtacade.
Ital. Pali in un porto per amarrare i baſtimenti.
Span. Eſtacas.
Port. Eſtacas.

Pfähle die an verſchiedenen Stellen des Hafens eingerammt ſind, um daran die Schiffe feſtzumachen. Gewöhnlich ſtehen 5 bis 8 dicht an einander, nämlich einer in der Mitte und die übrigen rund um denſelben. Der in der Mitte ſtehende iſt ſenkrecht eingerammt, die übrigen aber in einer etwas gegen den Horizont geneigten Richtung, ſo daſs die Köpfe derſelben dicht an einander ſtoſſen, die Füſſe aber etwas aus einander ſtehen; gewöhnlich ſind ſie auch mit einer Kette umſchlungen. Ob der Herzog von Alba (Duc d'Albe), Gouverneur der ſpaniſchen Niederlande, der Erfinder dieſer Pfähle geweſen, und ſie nach demſelben ihren Namen bekommen, läſst ſich beynahe vermuthen; auch daſs die Dänen und Schweden ſolche erſt nach den Zeiten des Alba von den Niederländern angenommen haben.

DÜCKDALBEN-STICH, ſ. Stich.

DUIKELAARS.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge, die in ältern Zeiten in Holland gebraucht wurden.

DUKEN die Segel, ſ. Auftuchen.

DÜKERS.

Holl. Duikers.
Dän. Dyker.
Schw. Dykar.
Engl. Sprigs.
Franz. Petits clous ſans tête.
Ital. Piccoli chiodi ſenza teſta.
Span. Clavos ſin cabeza.
Port. Pequenos cravos ſem cabeça.

Kurze Spiker welche keinen Kopf haben.

DÜKER, ſ. Taucher.

DÜKING der Kim.

Holl. Duiken van de Kimming.
Dän. Kimmingens Daling.
Schw. Kimmingens Daling.
Engl. Dip of the horizon.
Franz. Abaiſſement de l'horizon.
Ital. Abaſſamento o dipreſſione del Orizonte.
Span. Depreſſion del Horizonte.
Port. Abatimento do Horizonte.

Der Winkel den die Geſichtslinie des über der Oberfläche des Meers erhabenen Beobachters mit der Fläche des Horizonts macht.

Man ſtelle ſich D G T. (Fig. VIII.) als den Bogen eines gröſsten Kreiſes der Erde in der Verticalfläche A G C vor, und der Mittelpunct ſey C. Wenn nun das Auge in G wäre, ſo wäre die Linie, welche den Kreis in G berühret, die Geſichtslinie und fiele mit der Horizontallinie zuſammen, ſo daſs zwiſchen beyden kein Unterſchied wäre. Wenn aber das Auge in A über der Erdoberfläche erhaben iſt, ſo iſt A B, welche der Tangente in G parallel iſt, die Horizontallinie, und A T, welche die Erdkugel in T berührt, die Geſichtslinie, und die Abweichung der letztern von der erſtern iſt der Winkel T A B. Und dieſes iſt der Winkel, den man ſucht. Es iſt aber dieſer Winkel T A B = A C T, welches man leicht findet, wenn man durch C die die Linie C D mit A T parallel zieht. Dann iſt D C T = C A B und D C A = C A T, folglich G C T oder A C T = T A B. Es iſt aber C T A ein bey T rechtwinklichtes Dreyeck, daher verhält

hält sich der Erdhalbmesser C G + der Höhe des Auges über der Wasserfläche G A zu dem Erdhalbmesser C T, wie die Secante des Winkels A C T oder D A B zum ganzen Sinus. Allein diese Berechnung stimmt nicht genau mit der Erfahrung überein, indem die Gesichtslinie etwas durch die Refraction erhöhet wird, so dass der Winkel nur ungefähr $\frac{9}{10}$ von seiner Grösse behält. *Cassini* und seine Mitarbeiter haben bey ihrer geographischen Ausmessung von Frankreich von verschiedenen hohen Bergen den Winkel gemessen, den die Kimming mit dem Horizont macht. Professor *Lous* hat hieraus nach etlichen gemachten Verbesserungen eine Tafel berechnet, die mit der Erfahrung sehr genau übereinstimmt, sie steht in seiner *Theorien af Styrmands-Konsten &c. Förste Deel. Khvn.* 1782. pag. 261. Aehnliche Tafeln findet man auch in den *Tables requisite to be used with the nautical Ephemeris &c. Lond.* 1781. Doch scheint mir die vom Herrn *Jeaurat* berechnete und in der *Connoissance des Temps* vom Jahr 1779 befindliche einen Vorzug vor den englischen zu verdienen. Sie ist folgende, ausser dass hier das Pariser Maass in Rheinländisches verwandelt worden, und da die Gesichtslinie wegen der Refraction eine Krümmung bekömmt, so ist bey der Berechnung auch darauf Rücksicht genommen.

Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss	Düking M. S.	Höhe über der See. Rheinl. Fuss.	Düking M. S.
1	1. 0	16	4. 2	32	5.42	62	7.57	92	9.41
2	1.26	17	4. 9	34	5.52	64	8. 4	94	9.48
3	1 45	18	4.17	36	6. 2	66	8.11	96	9.54
4	2. 2	19	4.24	38	6.13	68	8.19	98	10. 0
5	2.16	20	4.30	40	6.22	70	8.26	100	10. 5
6	2.30	21	4.37	42	6.32	72	8.33	104	10.17
7	2.41	22	4.44	44	6.41	74	8.40	108	10.29
8	2.51	23	4 51	46	6.50	76	8.47	112	10.40
9	3. 1	24	4.56	48	6.59	78	8.54	116	10.51
10	3 11	25	5. 3	50	7. 8	80	9. 1	120	11. 2
11	3.20	26	5. 9	52	7.17	82	9. 8	124	11.14
12	3.29	27	5.14	54	7.25	84	9.14	128	11.26
13	3 38	28	5.20	56	7.34	86	9.21	132	11.36
14	3.46	29	5.26	58	7.42	88	9.27	136	11.47
15	3 54	30	5.31	60	7.50	90	9.34	140	11.57

Um den Gebrauch dieser Tafel zu zeigen, will ich hier etliche Beyspiele anführen.

1) Jemand der sich 25 Fuss über der Oberfläche des Wassers befindet, schiesst den untersten Rand der Sonne 40° 12′ 9″. Was ist die wahre Höhe dieses Randes, wenn die Sonne von vorne geschossen worden:

Die beobachtete Höhe	40° 12′ 9″
Die Düking der Kimm für 25 Fuss	5′ 3″
Die wahre Höhe	40° 7′ 6″

2) Wenn man die Höhe der Sonne von hinten 30° 12′ 16″ schiesst, und das Auge dabey 30 Fuss über dem Wasser erhaben ist, was ist alsdann die wahre Höhe:

Die beobachtete Höhe	30° 12′ 16″
Die Düking der Kimm für 30 Fuss	5′ 31″
Die wahre Höhe	30° 17′ 47″

Bey dieser Berechnung wird aber zum voraus gesetzt, dass man eine freye Kimm oder einen reinen

reinen Horizont habe. Da ſolches aber nicht allezeit Statt findet, weil man bey neblichtem Wetter nicht ſehr weit ſehen kann, und manchmal auch die Küſten daran hinderlich ſind, ſo kann man die vorhergehende Tafel nicht allezeit gebrauchen. In dieſen Fällen findet man durch andere Berechnungen die Düking der Kimm auf folgende Weiſe:

Es ſey AD (Fig. IX.) die Weite welche man ſehen kann, und OD die Geſichtslinie: ſo iſt MOD die Düking der Kimm; da nun die Weite DA bekannt iſt, ſo iſt auch der Winkel DCA beſtimmt, und man kennt in dem Dreyeck DCO die Seiten CD, CO und den Winkel DCA, wodurch man DOA findet. Auf ſolche Weiſe iſt die folgende Tafel berechnet.

Abſtand. Meilen.	Höhe des Auges über der See in Füſſen.							
	5	10	15	20	25	30	35	40
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
$\frac{1}{16}$	11	22	34	46	57	69	80	92
$\frac{1}{8}$	6	11	17	22	28	34	39	46
$\frac{3}{16}$	4	8	12	15	19	23	27	30
$\frac{1}{4}$	4	6	9	12	15	17	20	23
$\frac{5}{16}$	3	5	7	9	12	14	16	19
$\frac{3}{8}$	3	4	6	8	10	12	14	15
$\frac{7}{16}$	2	3	5	6	8	10	11	12
$\frac{1}{2}$	2	3	5	6	7	8	9	10
$\frac{9}{16}$	2	3	4	5	6	7	8	8
$\frac{5}{8}$	2	3	4	5	6	6	7	7
$\frac{11}{16}$	2	3	4	4	5	6	7	7
$\frac{3}{4}$	2	3	4	4	5	5	6	6
$\frac{13}{16}$	2	3	4	4	5	5	6	6

Geſchickte Seeleute können die Weite AD ziemlich genau giſſen; allein man kann ſolche auch aus zwey Beobachtungen, die zu gleicher Zeit in verſchiedener Höhe gemacht worden, mathematiſch berechnen.

DULLBAUM.

Holl. Dolboom.
Dän. Tolbom.
Schw. Tullbom.
Engl. The ſtring under the gunnel, in which the tholes are driven.
Franz. Porte-toulets.
Ital. Serretta dei ſcarmi.
Span. Chumazera.
Port. Chumazera.

Eine an der inwendigen Seite unter dem Dullbord oder dem Schanddeck eines Fahrzeugs liegende Latte oder Weger, worin die Dullen ſitzen.

DULLBORD, ſ. Dolbord.

DULLEN.

Holl. Dollen.
Dän. Tollene.
Schw. Tullene.

Engl.

Engl. Tholes or Thoals.
Franz. Toulets.
Ital. Scarmi.
Span. Toletes.
Port. Toletes.

Eiſerne Bolzen oder von hartem Holz gemachte Nägel (Fig. 295. e. e. e. e.), die durch den Dullbord in den Dullbaum geſchlagen werden, und woran die Riemen mit Stroppen gehängt werden, wenn man ſie zum Royen gebrauchen will.

DUMME Beſten, ſ. Spilldreher.

DUMPEN, ſ. Dompen.

DUMPELN.

Holl. Dompeln.
Dän. Dyppen.
Schw. Stampa.
Engl. To heave and ſet.
Franz. Tanguer.
Ital. Saltar.
Span. Cabecear.
Port. Arfar.

Heiſst auf kleinen Fahrzeugen auch ſo viel als ſtampfen.

DÜNEN.

Holl. Duinen.
Dän. Dyner.
Schw. Dynar.
Engl. Downs.
Franz. Dunes.
Ital. Dune.
Span. Dunas.
Port. Dunas.

So nennt man über dem Waſſer erhabene Sandbänke an den Küſten. Inſonderheit heiſst ſo die groſſe Rhede längſt der öſtlichen Küſte der Provinzen Kent und Suſſex, wo die engliſchen Flotten ſich zu verſammeln pflegen.

DURCHGEHEN, der Anker geht durch, ſ. Anker No. 65.

DURCHKAIEN, die Beſahn.

Holl. De Bezaan doorkaaien.

Dän. Styre Beſan-Sejlet paa den anden Side.
Schw. Flytta Beſanſeglet på andre ſidan.
Engl. To ſhift or change the mizen.
Franz. Changer l'artimon.
Ital. Cambiare la mezzana.
Span. Cambiar la mezana.
Port. Cambiar a mezena.

Heiſst bey dem Wenden des Schiffs das obere Ende der Beſahnsruthe, die ein ganzes Beſahnſegel führt, vermittelſt des Bekajers auftoppen und das untere Ende derſelben hinten um den Maſt nach der andern Seite des Schiffs bringen, ſo daſs auf dieſe Weiſe das Beſahnſegel umgelegt wird, ohne gegen den Maſt liegen zu kommen. Da dieſes aber eine beſchwerliche Arbeit iſt, ſo gebraucht man jetzt gewöhnlich nur ein halbes Beſahnſegel, welches man bey dem Wenden nur übergehen läſst oder wendet.

DURCHREISSEN, das Schiff reiſst durch oder der Anker geht durch, ſ. Anker No. 65.

DURCHREITEN, unter durchreiten.

Holl. Deur-ryden, onder door ryden.
Dän. Ride ſvær for Anker eller ſtampe dypt ned med Boven at Vandet gaaer over Skibet.
Schw. Rida hård för Ankar, när Skeppet går så djupt ned med bogen at vatnet går öfver.
Engl. Is ſaid when the ſhip rides hard and the ſea breaks aboard.
Franz. Etre mangé par la lame.
Ital. Eſſere mangiato dalle onde.
Span. Las olas vienen ſobre la proa de un navio fondeado.
Port. As ondas vaõ ſobre a proa.

Wird von einem Schiffe geſagt, welches bey ſchwerem Winde vor Anker liegt und über welches die Wellen hinſchlagen.

DURCHSETZEN, der Anker ſetzt durch, ſ. Durchgehen.

DURCHTREIBEN, vor Anker treiben, ſ. Anker No. 65.

DURK, ſ. Pumpenſood.

DURK (auf Schmacken, Kuffen und Tjalken).

Holl. Durk.
Dän. Durk.
Schw. Durk.

Ein kleiner Raum oder eine Abtheilung hinten im Piek, auf verſchiedenen holländiſchen Fahrzeugen, die nur ein Deck haben. Etwas weiter nach vorne und dicht an dem Durk befindet ſich das Ruf, alsdann folgt der Raum und Kiſtluke und zuletzt das Vorunter, welches die vorderſte Abtheilung oder Kammer iſt.

DUSSE oder Zentilje.

Holl. Dus van hemp.
Dän. Duſk, Blaar af Hamp.
Schw. Duſk, blår.
Engl. Untarred oakum.
Franz. Etoupe.
Ital. Stoppa.
Span. Eſtopa del cañamo.
Port. Eſtopa do canhamo.

Die kürzeſten Theile des Hanfs, die bey dem aushecheln vor der Hechel beſitzen bleiben. Man nennt ſolche auf dem Lande gewöhnlich Hede.

DUVEN, die Ruderpinne luvwärts.

Holl. Duuwen of douwen.
Dän. Duve.
Schw. Dufva.
Engl. To put the helm a-weather or a-lee.
Franz. Pouſſer la barre du gouvernail.
Ital. Buttare, paſſare la manovella del timone a ſopravento, a ſottovento.
Span. Botar ó paſſar la caña del timon á barlovento ó ſotavento.
Port. Paſſar a cana a barlovento.

Heiſst allgemein etwas fortſtoſſen oder forttreiben, ſo wird z. B. die Ruderpinne in Lee geduvet, um das Schiff durch den Wind zu wenden. Das Kommando dazu iſt: Duv das Ruder in Lee an Bord! gewöhnlicher ſagt man aber von dem Ruder, es an Bord ſchmeiſſen.

Das Ruder in Lee DUVEN, um durch den Wind zu wenden, das Schiff durch den Wind DUVEN.

Holl. Het Roer in Lee duuwen, door de Wind duuwen.
Dän. Duve Roret i Læ.
Schw. Dufva Roret i Lä.
Engl. To put the helm a-lee.
Franz. Pouſſer la barre ſous le vent.
Ital. Paſſare la manovella a ſottovento.
Span. Paſſar la caña a ſotavento, orzar para virar.
Port. Paſſar a cana a ſotavento.

ſ. Duven.

Ein Boot fortDUVEN.

Holl. Een Boot voortduuwen.
Dän. Duve bort.
Schw. Dufva bort.
Engl. To puſh the boat forward.
Franz. Pouſſer un bateau avec le croc.
Ital. Buttare un battello con un gancio.
Span. Botar un bote al largo con el bichero.
Port. Botar hum bote ao largocom o bicheiro.

Ein Boot mit einem Staken fortſtoſſen.

AufDUVEN, ſ. Aufduven.

UmDUVEN.

Holl. Omduuwen.
Dän. Duve om.
Schw. Dufva om.
Engl. To fall off round.
Franz. Arriver tout.
Ital. Arrivare tutto.
Span. Arrivar todo.
Port. Arrivar todo.

Das Schiff rund um wenden, oder ganz abfallen, ſo daſs ſich das Vordertheil da befindet wo vorher das Hintertheil war.

DWARRELN, der Wind dwarrelt hin und her.

Holl. De Wind dwarlt.
Dän. Vinden kaſtar ſig hid og did.

Schw.

Schw. Vinden kaſtar ſig hit och dit.
Engl. The wind is variable.
Franz. Le vent eſt variable.
Ital. Il vento è variabile.
Span. El viento es inconſtante ó variable.
Port. O vento he variavel.

Der Wind iſt veränderlich, wendet ſich bald hier bald dorthin, wodurch leicht veranlaſst werden kann eine Eule zu fangen.

DWARRELWIND, ſ. Küſelwind.

DWARS.

Holl. Dwars.
Dän. Tværs eller tverts.
Schw. Tvärt.
Engl. Athwart.
Franz. A travers.
Ital. Al traverſo.
Span. Al traves.
Port. Ao travez.

Das niederdeutſche und in der Seeſprache allgemein gebräuchliche Wort für queer.

DWARS ab, DWARS über, der Wind wehet DWARS über das Revier.

Holl. Dwars af, dwars over.
Dän. Tverts over.
Schw. Tvärts öfver.
Engl. Athwart, the wind comes athwart.
Franz. A travers.
Ital. Il vento traverſa il fiume.
Span. Al traves, el viento atraveſa el rio.
Port. Ao travez.

Der Wind geht queer über ein Revier, er wehet längſt wenn er grade das Revier hinauf oder herunter wehet.

DWARS durch die Seen ſegeln.

Holl. Dwars door zeilen.
Dän. Sejle tverts over Bölgerne.
Schw. Segla tvärt öfver vågorna.
Engl. To ſail againſt the ſetting of the ſea.
Franz. Traverſer la lame.
Ital. Traverſare le onde.

Span. Traveſar las olas.
Port. Atraveſſar as ondas.

Queer durch die Seen ſegeln, oder gerade in den Wind ſegeln.

DWARS reiten oder zwiſchen Wind und Strom gieren, ſ. Anker No. 116.

DWARS Sees liegen.

Holl. Dwars Zees leggen.
Dän. Ligge tværts med Skibet.
Schw. Ligga med långſidan emot böljorna.
Engl. To ſtand athwart the waves or with ſides parallel.
Franz. Etre à travers des lames.
Ital. Star al traverſo frà le onde.
Span. Eſtar al traves entre las olas.
Port. Eſtar ao travez entre as ondas.

Mit dem Schiffe queer zwiſchen den Seen liegen, ſo daſs die Seiten deſſelben mit den Seen parallel ſind.

DWARS-Balken.

Holl. Dwarsbalk.
Dän. Tverbielke.
Schw. Tvärbjelke.
Engl. Croſs-beam, croſs-piece.
Franz. Traverſin.
Ital. Traverſino.
Span. Traveſaño.
Port. Traveſſaõ.

Ein Queerbalken.

DWARS-Cours, ſ. Cours.

DWARS-Lage, ſ. Lage.

DWARS-Nath, ſ. Stuvſcherbe.

DWARS-Sahling, ſ. Sahling.

DWARS-Schotten, ſ. Schotten.

DWEIL.

Holl. Dweil.
Dän. Svaber.
Schw. Svabel, ſvabb.

Engl. Swab.
Franz. Faubert.
Ital. Radazza.
Span. Lampazo.
Port. Lambaz.

Mehrere auf einander gereihete Lappen oder Dromen, die an einen Stock geſpikert ſind, den man den Dweilſtock nennt. Man ſteckt dieſen Dweil ins Waſſer und ſcheuert damit die Decken. Der Schwabber iſt ein ähnliches Werkzeug, nur daſs derſelbe ſtatt der Lappen, von Kabelgarnen gemacht iſt. Mit demſelben werden die Decken abgeſchwabbert, das iſt rein gemacht und abgetrocknet. Die Tiſche und Bänke in der Kajüte abzuwiſchen wird ein Kapitaintje gebraucht, das iſt kurzes Ende von einem Tau, das unten aufgeplüſet, und damit es nicht aus einandergehe mit einem Bindſel belegt iſt. Man macht den

ausgeplüſeten Theil naſs und gebraucht es eben ſo, wie den Dweil und Schwabber.

DWEILEN.

Holl. Dweilen.
Dän. Svabre.
Schw. Svabbra.
Engl. To ſwab.
Franz. Fauberter.
Ital. Radazzare.
Span. Lampacear.
Port. Lambacear, alimpar com os lambazes.

Mit einem Dweil etwas wiſchen oder ſcheuern. In eben dem Verſtande gebraucht man auch die zuſammengeſetzten Wörter: abdweilen, aufdweilen, ausdweilen.

D.

EBBE und FLUTH.

Holl. Eb en Vloed.
Dän. Ebbe og Flod.
Schw. Ebb och Flod.
Engl. The ebb-tide and flood-tide.
Franz. Ebe ou Juſſant ou reflux & flux, maréе.
Ital. Rifluſſo e fluſſo, marea.
Span. Reflujo y flujo, maréa.
Port. Vaſante e emchente, maré.

Die regelmäſſige Bewegung des Meers, vermöge welcher das Waſſer deſſelben täglich zweymal aufläuft oder fällt.

Der höchſte Stand des Waſſers wird hoch Waſſer genannt, und dauert etliche Minuten, während welcher das Waſſer gar keine Bewegung hat, alsdann fängt es an nach Weſten wieder abzulaufen oder ſich zu erniedrigen. Dieſes Ablaufen dauert ſechs Stunden und wird die Ebbe genannt. Man unterſcheidet ſolche in Vor-Ebbe, halbe Ebbe und Hinter-Ebbe. Nach Verlauf dieſer ſechs Stunden hat das Waſſer ſeinen niedrigſten Stand erreicht und bleibt etliche Minuten faſt ohne Bewegung. Mit dieſem niedrigſten Stand, der niedrig Waſſer genannt wird, endigt ſich die Ebbe, und das Waſſer fängt an wieder ſechs Stunden lang aufzulaufen, welche Zeit man die Fluth nennt. Man unterſcheidet ſolche ebenfalls in Vor-Fluth, halbe Fluth und Hinter-Fluth. Ebbe und Fluth giebt man allgemein den Namen die Zeit (*vulgo* Tid).

Perioden der Ebbe und Fluth.

Bey der Ebbe und Fluth kommen an den Orten, wo die Bewegung des Waſſers nicht durch Inſeln, Vorgebürge, Meerengen und andere Hinderniſſe unterbrochen wird, drey regelmäſſige Perioden vor, eine tägliche, eine monatliche und eine jährliche.

Tägliche Periode.

Die mittlere tägliche beſteht in der ſchon geſagten zweymaligen Abwechſelung, nach welcher binnen 24 Stunden 49 Minuten ſich die Ebbe und Fluth zweymal zeigt. Die Dauer derſelben kömmt mit dem Zeitraum zwiſchen zwey auf einander folgenden Durchgängen des Monds durch den Mittagskreis überein. Man bemerkt hauptſächlich dabey, daſs das hohe Waſſer ſich eher an den öſtlichen als an den weſtlichen Küſten zeigt; daſs zwiſchen den Tropiken das Waſſer eine beſtändige Bewegung von Oſten nach Weſten hat, und die Fluth für Orte die unter einerley Mittagskreis liegen zu gleicher Zeit eintritt, anſtatt daſs ſie in den gemäſſigten Zonen in geringern Breiten eher als in gröſſern erfolgt; ferner daſs über 65 ° Breite hinaus Ebbe und Fluth kaum merklich iſt.

Monatliche Periode.

Die monatliche Periode zeigt ſich darin, daſs dieſe Bewegungen der See jeden Monat zweymal am ſtärkſten und zweymal am ſchwächſten ſind. Die ſtärkſten Fluthen (in der Seeſprache Springzeiten) fallen in die Tage des Neumonds und Vollmonds, d. h. der Syzygien, oder richtiger, etwa $1\frac{1}{2}$ Tag nach dem Neu- und Vollmonde; die ſchwächſten (in der Seeſprache todt Waſſer) in die Zeiten der Quadraturen, oder vielmehr $1\frac{1}{2}$ Tag nach dem erſten und letzten Mondsviertel. Wenn im Neu- und Vollmonde der Mond zugleich in der Erdnähe iſt, ſo wird die Verſtärkung der Fluth ſehr beträchtlich.

Bey der monatlichen Periode findet man, daſs die Fluthen von den Quadraturen bis zu den Syzygien wachſen, von den Syzygien bis zu den Quadraturen aber abnehmen; daſs das hohe Waſſer in den Syzygien und Quadraturen ſelbſt 3 Stunden nach der Culmination des Mondes, von den Syzygien bis zu den Quadraturen aber früher, und von dieſen bis zu jenen ſpäter als 3 Stunden nach dieſer Culmination eintritt; daſs die ſüdliche oder nördliche Breite des Mondes keinen Einfluſs auf die Zeit der Ebbe und Fluth hat; daſs nach einigen Beobachtungen die Fluthen beym Neumonde etwas ſtärker ſind als beym Vollmonde.

Jährliche Periode.

Die jährliche Periode beſteht darinn, daſs um die Zeit der Nachtgleichen (21ſten März und 21ſten

21ſten Sept.) die Fluthen in den Syzygien viel ſtärker ſind (obgleich nicht an allen Küſten die ſtärkſten) und in den Quadraturen viel ſchwächer als ſonſt; da ſie hingegen um die Zeit der Sonnenwenden (21ſten Jun. und 21ſten Dec.) in den Syzygien ſchwächer und in den Quadraturen ſtärker als zu andern Zeiten ſind.

In der jährlichen Periode zeigt ſich, daſs die Fluthen bey der Winterſonnenwende ſtärker als bey der im Sommer ſind; daſs ſie deſto ſtärker ſind, je näher der Mond der Erde ſteht, und je geringer ſein Abſtand vom Equator oder ſeine Breite iſt; woraus man ſchon nach der Analogie ſchlieſſen kann, daſs die Weite der Sonne dabey einen verhältniſsmäſſigen Einfluſs hat, und daſs die ſtärkſten Fluthen bey den Syzygien eintreten, wenn ſich die Sonne und der Mond in der Erdnähe befindet; auch zeigt ſich, daſs in den Nordländern die Fluthen der Syzygien im Sommer des Abends ſtärker als des Morgens, im Winter hingegen des Morgens ſtärker als des Abends ſind.

Man ſieht aus allen dieſen Erſcheinungen, welche genaue Beziehung die Ebbe und Fluth auf den Stand des Mondes und der Sonne hat, weswegen man ſchon zum voraus vermuthen kann, daſs die Urſache derſelben nirgend anders, als in der Einwirkung dieſer Weltkörper auf die Erde geſucht werden könne. Etliche von den alten Philoſophen haben dieſes ſchon vermuthet (ſ. Gehler phyſikaliſches Wörterbuch). Inzwiſchen iſt unter den neuern Kepler zuerſt auf den Gedanken gekommen, daſs es zwiſchen allen Weltkörpern eine allgemeine und gegenſeitige Anziehung gebe. Er ſagt nämlich (*Aſtron. nova tradita Comment de motu ſtellae Martis, Prag.* 1609. *praef*): daſs ſich der Mond und die Erde, wenn ſie nicht in Bewegung wären, einander nähern und ſich in ihrem gemeinſchaftlichen Schwerpuncte begegnen würden, und daſs die Wirkung des Mondes die Ebbe und Fluth verurſache. Das ganze Waſſer des Weltmeers würde ſich gegen den Mond erheben, wenn die Erde aufhörte es an ſich zu ziehen. Newton drang auf dieſen von Kepler gebahnten Wege tiefer in die Geheimniſſe der Natur ein, und fand nach ſeiner Entdeckung des Geſetzes der Anziehung leicht die Wirkungen, welche die Sonne und der Mond auf das Waſſer der Erdfläche hervorbringen muſsten. Er hat hievon in ſeinen *Princip. L. III. prop.* 24. 36. 37. geredet, ohne jedoch ſeine Berechnungen auf alle Phänomene der Ebbe und Fluth anzuwenden. *Halley* hat hieraus (*Phil. Tranſ. n.* 226) einen mit Beobachtungen verglichenen Auszug geliefert; allein faſt alles was ſich über die Urſachen der Ebbe und Fluth ſagen läſst, findet man in den vortreflichen Schriften der Herren *Daniel Bernoulli*, *Mac-Laurin* und *Euler*, welche durch den im Jahr 1740 von der Pariſer Akademie der Wiſſenſchaften ausgeſetzten Preis auf die beſte Abhandlung über dieſen Gegenſtand veranlaſst wurden. Sie ſind der Genfer Ausgabe von Newtons Principien (*Philoſ. nat. princ. math. aut Iſ. Newtono cum comm. PP. Le Sueur et Jacquier.* Tom. III. 1760. gr 4to.) beygefügt. Auch *de la Lande* hat dieſe Materie in ſeiner *Aſtronomie* L. XXII. ſehr gut abgehandelt. Obgleich aber die Unterſuchungen dieſer groſſen Mathematiker das gröſste Lob verdienen, ſo iſt ihre Theorie auf etliche willkührliche Suppoſitionen gegründet, ſo daſs ſie nicht in allen Stücken mit der Erfahrung übereinſtimmt. Hieher gehört z. B. der Unterſchied zweyer auf einander folgenden Fluthen. Herr *de la Place* hat daher dieſe Unvollkommenheit abzuhelfen geſucht, und eine ganz neue Theorie der Ebbe und Fluth bearbeitet, welche alle Erklärungen dieſer merkwürdigen Phänomene ohne Ausnahme giebt. Man findet dieſelbe in den *Memoires de l'Academie des Sciences* 1775 und 1776.

Jeder Naturforſcher muſs ſich bey Erklärung der Ebbe und Fluth ſchlechterdings gezwungen finden, den Newtonſchen Lehren zu folgen, und ſelbſt diejenigen, welche mit Newtons Syſtem nicht überall zufrieden ſind. Alle übrige Syſteme verdienen daher faſt gar keiner Erwähnung, weil es nach denſelben ſchlechterdings unmöglich ſeyn würde, über die Ebbe und Fluth etwas befriedigendes zu ſagen.

Theorie der Ebbe und Fluth nach dem Newtonſchen Syſtem.

Man ſtelle ſich vor daſs die Oberfläche der Erde und des Meers ſphäriſch ſey, weil ſolche doch beynahe ſo angeſehen werden kann. Es ſey nun (Fig. XI.) der Mond, der ſich über einem Theil E der Fläche des Meers befindet, ſo folgt daraus, daſs das Waſſer E, welches dem Mond am nächſten iſt, mehr als jeder andere Theil der Erde oder des Waſſers in der ganzen Halbkugel P E H gegen den Mond gezogen wird. Es wird ſich alſo das Waſſer E gegen den Mond erheben oder ſteigen. Aus eben derſelben Urſache wird das Waſſer in G, welches am weiteſten vom Mond entfernt iſt, auch am wenig-

wenigſten von allen übrigen Theilen der Halbkugel PGH, gegen dieſen Planeten gravitiren, und muſs ſich daher mehr wie jeder andere Theil der Erdkugel von demſelben entfernen, oder an der entgegengeſetzten Seite G ſteigen.

Die Fläche des Oceans muſs alſo nothwendig eine ovale Geſtalt bekommen, deſſen gröſster Diameter E G, und der kürzeſte P H iſt. Wenn daher der Mond bey ſeiner täglichen Bewegung um die Erde ſeine Lage verändert, ſo wird ſich auch zu gleicher Zeit dieſe ovale Geſtalt des Waſſers verändern, und beynahe in 24 Stunden zweymal Ebbe und zweymal Fluth erfolgen, hieraus läſst ſich alſo im Allgemeinen die Urſache der Ebbe und Fluth erſehen; allein um die Erhebung des Waſſers in E und G genauer kennen zu lernen, ſtelle man ſich vor, daſs der Mond ohne Bewegung und die Erde eine ruhende feſte Kugel ſey, die bis auf eine gewiſſe Höhe mit einer gleichförmigen, dünnen und nicht elaſtiſchen flüſſigen Materie umgeben iſt, deren Theile nach dem Mittelpunct T gravitiren, und alſo, wenn keine äuſſere Einwirkungen Statt finden, eine völlige Kugelgeſtalt, wie der feſte Körper, den ſie bedecken, annehmen werden. Wären nun alle Theile der flüſſigen Materie und der feſten Kugel gegen den Mond gleich ſchwer und würden ſie nach parallelen Richtungen gegen ihn gezogen, ſo würde dieſe Schwere jeden Theil mit gleicher Geſchwindigkeit gegen A führen, und ſo die ganze Maſſe bewegen, ohne die Geſtalt des Ganzen mindeſten zu verändern. Wenn aber die Kugel P T H eine beträchtliche Gröſſe hat, und T beträchtlich weiter als E, und G weiter als T von A entfernt iſt, ſo werden den Geſetzen der Gravitation gemäſs die nähere Theile bey E ſtärker gegen A gravitiren, und daher mit mehr Geſchwindigkeit nach A zu bewegt werden, als der Mittelpunct T; hingegen werden die entferntern Theile bey G weniger, als der Mittelpunct T nach A gravitiren, und alſo langſamer als T gegen A bewegt werden. Geſetzt nun daſs der Mond A wegen ſeiner anziehenden Kraft das Centrum T der Erde um 20 Fuſs bis t an ſich gezogen hätte, und der Theil E ſich demſelben um 30 Fuſs genähert, weil ſolcher in minderer Entfernung von dem Mond ſteht, und daher mehr angezogen wird als T; ferner werde der Theil G, der vom Mond am weiteſten entfernt iſt, nur 10 Fuſs angezogen, ſo zeigt ſich, daſs der Radius t e und t g jeder um 10 Fuſs länger iſt als vorher die Radien T E und T G waren. Das Waſſer muſs ſich alſo an den Ort, der den Mond im Scheitel hat, und an dem entgegengeſetzten Ort der Erde erheben, an den 90° hievon entfernten Stellen aber erniedrigen. Etwas Aehnliches muſs auch, doch in geringerm Grade, an denjenigen Orten geſchehen, die ähnliche Lagen gegen die Sonne haben. Verbindet man nun beyde Wirkungen mit einander, ſo ſieht man leicht, daſs die Erhebung der Gewäſſer an einerley Orte ſowohl der Gröſſe als der Zeit nach beträchtlichen Abwechſelungen unterworfen ſeyn müſſe. Da aber die Sonne wegen ihrer erſtaunlichen Weite nicht ſo ſtarke anziehende Kraft hat als der Mond, ſo iſt die Wirkung auch um deſto geringer. Newton glaubt daſs ſolche ungefähr in dem Verhältniſſe wie 1 zu $4\frac{1}{2}$ Statt findet.

In den Syzygien verbinden ſich die Wirkungen der Sonne und des Monds zu gleichen Zeiten, und müſſen daher ſtärkere Fluthen als ſonſt veranlaſſen. In den Quadraturen hingegen wirken beyde Weltkörper einander entgegen, weil ſie alsdann um 90° von einander abſtehn, daher das Waſſer zu der Zeit, wenn es ſich gegen den Mond erhebt, durch die Wirkung der Sonne erniedrigt wird. Hieraus erhellet, daſs in den Syzygien die ſtärkſten und in den Quadraturen hingegen die ſchwächſten Fluthen eintreten müſſen.

Je näher der Mond der Erde iſt, deſto gröſſer muſs ſeine Wirkung auf die Ebbe und Fluth ſeyn, und eben dieſes gilt von der Sonne.

Wenn das Waſſer ohne Trägheit wäre, ſo müſste es mit dem Augenblick der Culmination des Monds ſelbſt, ſeinen höchſten Stand erreichen. Die Trägheit des Waſſers aber verſpätigt nicht nur den Zeitpunct, ſondern vermindert auch die Höhe der Ebbe une Fluth. Um dieſes zu beweiſen, ſetze man die Wirkung der Sonne aus den Augen und nehme die Erde ruhend an. Unter dieſen Umſtänden wird ſich das Waſſer genau an den Ort erheben, der den Mond im Zenith hat. Man ſetze nun die Erde, fange an ſich um ihre Axe zu drehen, ſo wird das gegen den Mond erhobne träge Waſſer wegen der Geſchwindigkeit der Umdrehung nicht ſo ſchnell ablaufen können, als es gegen Morgen fortgeführt wird; inzwiſchen wird es doch einigermaſſen ablaufen. Hieraus folgt, daſs das von der Umdrehung der Erde fortgeführte Waſſer auf der Morgenſeite des Mondes höher ſtehen muſs, als es ohne dieſe Umdrehung ſtehen würde, daſs es aber doch nicht ſo hoch ſtehen könne, als es wenn die Erde ruhete unter dem Monde ſtehen würde. Die Umdrehung der Erde muſs alſo die

Fluth

21ſten Sept.) die Fluthen in den Syzygien viel ſtärker ſind (obgleich nicht an allen Küſten die ſtärkſten) und in den Quadraturen viel ſchwächer als ſonſt; da ſie hingegen um die Zeit der Sonnenwenden (21ſten Jun. und 21ſten Dec.) in den Syzygien ſchwächer und in den Quadraturen ſtärker als zu andern Zeiten ſind.

In der jährlichen Periode zeigt ſich, daſs die Fluthen bey der Winterſonnenwende ſtärker als bey der im Sommer ſind; daſs ſie deſto ſtärker ſind, je näher der Mond der Erde ſteht, und je geringer ſein Abſtand vom Equator oder ſeine Breite iſt; woraus man ſchon nach der Analogie ſchlieſſen kann, daſs die Weite der Sonne dabey einen verhältniſsmäſſigen Einfluſs hat, und daſs die ſtärkſten Fluthen bey den Syzygien eintreten, wenn ſich die Sonne und der Mond in der Erdnähe befindet; auch zeigt ſich, daſs in den Nordländern die Fluthen der Syzygien im Sommer des Abends ſtärker als des Morgens, im Winter hingegen des Morgens ſtärker als des Abends ſind.

Man ſieht aus allen dieſen Erſcheinungen, welche genaue Beziehung die Ebbe und Fluth auf den Stand des Mondes und der Sonne hat, weswegen man ſchon zum voraus vermuthen kann, daſs die Urſache derſelben nirgend anders, als in der Einwirkung dieſer Weltkörper auf die Erde geſucht werden könne. Etliche von den alten Philoſophen haben dieſes ſchon vermuthet (ſ. Gehler phyſikaliſches Wörterbuch). Inzwiſchen iſt unter den neuern Kepler zuerſt auf den Gedanken gekommen, daſs es zwiſchen allen Weltkörpern eine allgemeine und gegenſeitige Anziehung gebe. Er ſagt nämlich (*Aſtron. nova tradita Comment de motu ſtellae Martis, Prag.* 1609. *praef*): daſs ſich der Mond und die Erde, wenn ſie nicht in Bewegung wären, einander nähern und ſich in ihrem gemeinſchaftlichen Schwerpuncte begegnen würden, und daſs die Wirkung des Mondes die Ebbe und Fluth verurſache. Das ganze Waſſer des Weltmeers würde ſich gegen den Mond erheben, wenn die Erde aufhörte es an ſich zu ziehen. Newton drang auf dieſen von Kepler gebahnten Wege tiefer in die Geheimniſſe der Natur ein, und fand nach ſeiner Entdeckung des Geſetzes der Anziehung leicht die Wirkungen, welche die Sonne und der Mond auf das Waſſer der Erdfläche hervorbringen muſsten. Er hat hievon in ſeinen *Princip. L. III. prop.* 24. 36. 37. geredet, ohne jedoch ſeine Berechnungen auf alle Phänomene der Ebbe und Fluth anzuwenden. *Halley* hat hieraus (*Phil. Tranſ. n.* 226) einen mit Beobachtungen verglichenen Auszug geliefert; allein faſt alles was ſich über die Urſachen der Ebbe und Fluth ſagen läſst, findet man in den vortreflichen Schriften der Herren *Daniel Bernoulli*, *Mac-Laurin* und *Euler*, welche durch den im Jahr 1740 von der Pariſer Akademie der Wiſſenſchaften ausgeſetzten Preis auf die beſte Abhandlung über dieſen Gegenſtand veranlaſst wurden. Sie ſind der Genfer Ausgabe von Newtons Principien (*Philoſ. nat. princ. math. aut Iſ. Newtono cum comm. PP. Le Sueur et Jacquier.* Tom. III. 1760. gr 4to.) beygefügt. Auch *de la Lande* hat dieſe Materie in ſeiner *Aſtronomie* L. XXII. ſehr gut abgehandelt. Obgleich aber die Unterſuchungen dieſer groſſen Mathematiker das gröſste Lob verdienen, ſo iſt ihre Theorie auf etliche willkührliche Suppoſitionen gegründet, ſo daſs ſie nicht in allen Stücken mit der Erfahrung übereinſtimmt. Hieher gehört z. B. der Unterſchied zweyer auf einander folgenden Fluthen. Herr *de la Place* hat daher dieſe Unvollkommenheit abzuhelfen geſucht, und eine ganz neue Theorie der Ebbe und Fluth bearbeitet, welche alle Erklärungen dieſer merkwürdigen Phänomene ohne Ausnahme giebt. Man findet dieſelbe in den *Memoires de l'Academie des Sciences* 1775 und 1776.

Jeder Naturforſcher muſs ſich bey Erklärung der Ebbe und Fluth ſchlechterdings gezwungen finden, den Newtonſchen Lehren zu folgen, und ſelbſt diejenigen, welche mit Newtons Syſtem nicht überall zufrieden ſind. Alle übrige Syſteme verdienen daher faſt gar keiner Erwähnung, weil es nach denſelben ſchlechterdings unmöglich ſeyn würde, über die Ebbe und Fluth etwas befriedigendes zu ſagen.

Theorie der Ebbe und Fluth nach dem Newtonſchen Syſtem.

Man ſtelle ſich vor daſs die Oberfläche der Erde und des Meers ſphäriſch ſey, weil ſolche doch beynahe ſo angeſehen werden kann. Es ſey nun (Fig. XI.) der Mond, der ſich über einem Theil E der Fläche des Meers befindet, ſo folgt daraus, daſs das Waſſer E, welches dem Mond am nächſten iſt, mehr als jeder andere Theil der Erde oder des Waſſers in der ganzen Halbkugel P E H gegen den Mond gezogen wird. Es wird ſich alſo das Waſſer E gegen den Mond erheben oder ſteigen. Aus eben derſelben Urſache wird das Waſſer in G, welches am weiteſten vom Mond entfernt iſt, auch am wenig-

wenigſten von allen übrigen Theilen der Halbkugel PGH, gegen dieſen Planeten gravitiren, und muſs ſich daher mehr wie jeder andere Theil der Erdkugel von demſelben entfernen, oder an der entgegengeſetzten Seite G ſteigen.

Die Fläche des Oceans muſs alſo nothwendig eine ovale Geſtalt bekommen, deſſen gröſster Diameter E G, und der kürzeſte P H iſt. Wenn daher der Mond bey ſeiner täglichen Bewegung um die Erde ſeine Lage verändert, ſo wird ſich auch zu gleicher Zeit dieſe ovale Geſtalt des Waſſers verändern, und beynahe in 24 Stunden zweymal Ebbe und zweymal Fluth erfolgen, hieraus läſst ſich alſo im Allgemeinen die Urſache der Ebbe und Fluth erſehen; allein um die Erhebung des Waſſers in E und G genauer kennen zu lernen, ſtelle man ſich vor, daſs der Mond ohne Bewegung und die Erde eine ruhende feſte Kugel ſey, die bis auf eine gewiſſe Höhe mit einer gleichförmigen, dünnen und nicht elaſtiſchen flüſſigen Materie umgeben iſt, deren Theile nach dem Mittelpunct T gravitiren, und alſo, wenn keine äuſſere Einwirkungen Statt finden, eine völlige Kugelgeſtalt, wie der feſte Körper, den ſie bedecken, annehmen werden. Wären nun alle Theile der flüſſigen Materie und der feſten Kugel gegen den Mond gleich ſchwer und würden ſie nach parallelen Richtungen gegen ihn gezogen, ſo würde dieſe Schwere jeden Theil mit gleicher Geſchwindigkeit gegen A führen, und ſo die ganze Maſſe bewegen, ohne die Geſtalt des Ganzen mindeſten zu verändern. Wenn aber die Kugel P T H eine beträchtliche Gröſſe hat, und T beträchtlich weiter als E, und G weiter als T von A entfernt iſt, ſo werden den Geſetzen der Gravitation gemäſs die nähere Theile bey E ſtärken gegen A gravitiren, und daher mit mehr Geſchwindigkeit nach A zu bewegt werden, als der Mittelpunct T; hingegen werden die entferntern Theile bey G weniger, als der Mittelpunct T nach A gravitiren, und alſo langſamer als T gegen A bewegt werden. Geſetzt nun daſs der Mond A wegen ſeiner anziehenden Kraft das Centrum T der Erde um 20 Fuſs bis t an ſich gezogen hätte, und der Theil E ſich demſelben um 30 Fuſs genähert, weil ſolcher in minderer Entfernung von dem Mond ſteht, und daher mehr angezogen wird als T; ferner werde der Theil G, der vom Mond am weiteſten entfernt iſt, nur 10 Fuſs angezogen, ſo zeigt ſich, daſs der Radius t e und t g jeder um 10 Fuſs länger iſt als vorher die Radien T E und T G waren. Das Waſſer muſs ſich alſo an den Ort, der den Mond im Scheitel

hat, und an dem entgegengeſetzten Ort der Erde erheben, an den 90° hievon entfernten Stellen aber erniedrigen. Etwas Aehnliches muſs auch, doch in geringerm Grade, an denjenigen Orten geſchehen, die ähnliche Lagen gegen die Sonne haben. Verbindet man nun beyde Wirkungen mit einander, ſo ſieht man leicht, daſs die Erhebung der Gewäſſer an einerley Orte ſowohl der Gröſſe als der Zeit nach beträchtlichen Abwechſelungen unterworfen ſeyn müſſe. Da aber die Sonne wegen ihrer erſtaunlichen Weite nicht ſo ſtarke anziehende Kraft hat als der Mond, ſo iſt die Wirkung auch um deſto geringer. Newton glaubt daſs ſolche ungefähr in dem Verhältniſſe wie 1 zu $4\frac{1}{2}$ Statt findet.

In den Syzygien verbinden ſich die Wirkungen der Sonne und des Monds zu gleichen Zeiten, und müſſen daher ſtärkere Fluthen als ſonſt veranlaſſen. In den Quadraturen hingegen wirken beyde Weltkörper einander entgegen, weil ſie alsdann um 90° von einander abſtehn, daher das Waſſer zu der Zeit, wenn es ſich gegen den Mond erhebt, durch die Wirkung der Sonne erniedrigt wird. Hieraus erhellet, daſs in den Syzygien die ſtärkſten und in den Quadraturen hingegen die ſchwächſten Fluthen eintreten müſſen.

Je näher der Mond der Erde iſt, deſto gröſſer muſs ſeine Wirkung auf die Ebbe und Fluth ſeyn, und eben dieſes gilt von der Sonne.

Wenn das Waſſer ohne Trägheit wäre, ſo müſste es mit dem Augenblick der Culmination des Monds ſelbſt, ſeinen höchſten Stand erreichen. Die Trägheit des Waſſers aber verſpätigt nicht nur den Zeitpunct, ſondern vermindert auch die Höhe der Ebbe une Fluth. Um dieſes zu beweiſen, ſetze man die Wirkung der Sonne aus den Augen und nehme die Erde ruhend an. Unter dieſen Umſtänden wird ſich das Waſſer genau an den Ort erheben, der den Mond im Zenith hat. Man ſetze nun die Erde, fange an ſich um ihre Axe zu drehen, ſo wird das gegen den Mond erhobne träge Waſſer wegen der Geſchwindigkeit der Umdrehung nicht ſo ſchnell ablaufen können, als es gegen Morgen fortgeführt wird; inzwiſchen wird es doch einigermaſſen ablaufen. Hieraus folgt, daſs das von der Umdrehung der Erde fortgeführte Waſſer auf der Morgenſeite des Mondes höher ſtehen muſs, als es ohne dieſe Umdrehung ſtehen würde, daſs es aber doch nicht ſo hoch ſtehen könne, als es wenn die Erde ruhete unter dem Monde ſtehen würde. Die Umdrehung der Erde muſs alſo die

Fluth nicht nur verſpätigen, ſondern auch ihre Höhe vermindern.

Die beſtändig fortdaurende Bewegung des trägen Waſſers combinirt ſich mit der Ebbe und Fluth auf eine Art, die ſich ſchwerlich einer ſichern Rechnung unterwerfen läſst. Es kömmt hiebey auch viel auf die Lage der Orte gegen den Equator an. *De la Caille* fand, daſs am Vorgebürge der guten Hofnung die hohe Fluth ungefähr $2\frac{1}{2}$ Stunde nach dem Durchgang des Mondes durch den Mittagskreis erfolgte. *Maskelyne* (*Phil. Tranſ.* 1762) ſetzt dieſen Zeitraum für die Inſel St. Helena auf $2\frac{1}{4}$ Stunde. Und in Anſehung der Küſten, die weiter abliegen, erfolgt die Fluth noch ſpäter. Man nimmt daher, wenn man die Erſcheinungen der Ebbe und Fluth auf der offenen See durch Rechnungen beſtimmen will, ſtatt der Sonne und des Monds diejenigen Puncte des Himmels an, welche ungefähr 30 bis 35° weiter gegen Morgen ſtehen als dieſe Geſtirne. Da aber die Lage der Küſten, Klippen und Bänke Urſache ſind, daſs die Berechnungen nicht allezeit mit den Erfahrungen übereinſtimmen, ſo findet man in Büchern, die von der Schiffkunſt handeln, eigne Tabellen, welche für viele Orte die Zeit des hohen Waſſers bey dem Neu- und Vollmond anzeigen.

Ehe der Mond die weſtlichen Gegenden erreicht, iſt er ſchon über die öſtlichen gegangen, daher tritt die Fluth auch an den öſtlichen Küſten zuerſt ein.

Die allgemeine Bewegung des Meers zwiſchen den Tropiken von Oſten nach Weſten iſt nicht ſo leicht zu erklären. Herr *Alembert* hat in ſeinen *Recherches ſur la cauſe des vents* durch Berechnungen gezeigt, daſs die Wirkungen der Sonne und des Mondes die Gewäſſer unter dem Equator von Oſten nach Weſten bewegen müſſen, und daſs durch eben dieſelben Wirkungen auch die Luft in eben der Richtung bewegt wird, welches er für die Urſache der Paſſatwinde hält. *Mac-Laurin* hat in der vorhergeſagten Abhandlung die tägliche Bewegung der Erde um ihre Axe mit in Rechnung gebracht, um daraus mit der Wirkung der Ebbe und Fluth combinirt, die Ströme auf der See zu erklären. *Daniel Bernouilli* verwirft aber die Erklärung der Bewegung des Meers von Oſten nach Weſten, und behauptet daſs ſolche nicht anders bewieſen werden kann, als wenn man ungereimte Hypotheſen annimmt, demungeachtet glaubt er, daſs gewiſſe Ströme durch die Wirkungen der Ebbe und Fluth erklärt werden können.

Stünde der Mond allezeit im Equator, und alſo 90° von den Polen entfernt, ſo könnte unter den Polen gar keine Ebbe und Fluth Statt finden, und dieſe Bewegung würde auch an den dem Pole nahe liegenden Küſten nur ſchwach und unmerklich ſeyn. Nun ſteht zwar der Mond nicht ſtets im Equator, er entfernt ſich aber auch nie über 28° von demſelben. Hieraus erklärt ſich, warum in der Nähe der Pole und über 65° Breite hinaus die Ebbe und Fluth nicht mehr merklich iſt.

Da der Mond täglich einen mit dem Equator parallelen Tagkreis beſchreibt, ſo werden die Gewäſſer unter den Polen den ganzen Tag über, gleich hoch ſtehen, weil der Mond in allen Puncten des Tagkreiſes vom Pole gleich weit abſteht. Am folgenden Tage aber, da der Mond einen höhern oder niedrigern Tagkreis macht, werden die Gewäſſer etwas höher oder niedriger als am geſtrigen Tage ſtehn. Betrachtet man Orte die zwiſchen dem Nordpole und dem Monde liegen, ſo wird der Mond, wenn er eine nördliche Abweichung hat, bey ſeinem obern Durchgange durch den Mittagskreis dem Zenith dieſer Orte näher kommen als er beym untern Durchgange ihrem Nadir kömmt. Daher wird unter dieſen Umſtänden die Fluth beym obern Durchgange des Monds ſtärker, als die beym untern ſeyn. Hat der Mond eine ſüdliche Abweichung, ſo findet das Gegentheil ſtatt. In den Syzygien des Sommers erfolgt zu Mittag der obere Durchgang des Monds, wenn er nördlich ſteht, und der untere wenn er ſüdlich ſteht; in beyden Fällen iſt alſo die Nachmittagsfluth ſtärker als die Morgenfluth. Hieraus erklärt ſich ſehr leicht die oben angeführte Erſcheinung, daſs die Fluthen der Syzygien im Sommer des Abends ſtärker als des Morgens ſind. Im Winter geſchieht folglich das Gegentheil.

Kommt man näher gegen die Pole, ſo findet man Orte, wo der Mond bey ſeinem untern Durchgange gerade 90° vom Zenith entfernt entfernt iſt, wo alſo ſtatt der einen Erhebung der Gewäſſer, Erniedrigung Statt findet, und binnen 24 Stunden nur einmal Ebbe und Fluth erfolgt. Ausführliche Rechnungen zeigen alle dieſe Sätze, die hier nur im Allgemeinen angegeben werden können, beſtimmter und überzeugender.

Weil die Wirkungen der Sonne und des Monds monatlich nur zweymal, nämlich in den Syzygien, zuſammenkommen, ſo hängt auſſer dieſen

dieſen Zeitpuncten der Augenblick des hohen Waſſers weder vom Mond allein, noch von der Sonne allein, ſondern vielmehr von einem zwiſchen beyden Geſtirnen liegenden Puncte ab. Wenn nun der Mond von einer Syzygie zur Quadratur übergeht, ſo fällt dieſer Punct mehr abendwärts, als der Mond, geht alſo früher durch den Mittagskreis, und die Fluth tritt etwas früher ein; geht der Mond hingegen von einer Quadratur zur Syzygie, ſo fällt der erwähnte Punct vom Monde morgenwärts, geht ſpäter durch den Mittagskreis und die Fluth tritt ſpäter ein. In der Abhandlung des Herrn *Bernoulli* findet man ganz elegante algebraiſche Formeln, welche dieſen Unterſchied in Rückſicht auf die verſchiedene Lage der beyden Geſtirne beſtimmen. Herr *de la Lande* hat in ſeiner Aſtronomie eine zwar indirecte Methode zu dieſer Berechnung gezeigt, welche aber weit bequemer iſt als die vorhergende. Die Abhandlung des Herrn *Bernoulli* enthält überdem zwey nach ſeinen Formeln berechnete Tafeln, um die Stunde und die Höhe des Waſſers, bey den verſchiedenen Elongationen des Mondes im Perigeo, Apogeo und mittlern Weiten des Mondes zu finden.

Da das Waſſer wegen ſeiner Trägheit noch eine Zeitlang die ihm mitgetheilte Bewegung behält, ſo erfolget daher das höchſte Waſſer auch nicht im Zeitpuncte der Syzygien ſelbſt, ſondern erſt ungefähr 24 bis 30 Stunden nachher, und eben dieſes iſt der Fall bey dem niedrigen Waſſer in den Quadraturen.

Da die Sonne der Erde im Winter etwas näher ſteht als im Sommer, ſo ſind die Fluthen beym Winterſolſtizio auch ſtärker als beym Sommerſolſtizio.

Dieſes iſt die gewöhnliche Erklärung der Ebbe und Fluth, ſo wie ſolche in den neueſten Schriften, inſonderheit in der *Encyclopedie methodique*, *Mendoza y Rios Navegacion*, *Gehlers phiſikaliſchem Wörterbuch* und *Briſſon Principes de Phyſique* vorgetragen iſt. Geübte Leſer verweiſe ich blos auf die ſchon vorher erwähnten Abhandlungen der Herren *Alembert*, *Mac-Laurin*, *Daniel Bernoulli*, *Euler* und *de la Place*, welche über dieſen Gegenſtand faſt alles erſchöpft haben.

Es verdient hier noch bemerkt werden, daſs das allgemeine Geſetz der Ebbe und Fluth durch die beſondere Lage der Meere und Küſten viele Einſchränkungen leidet. So iſt zum Beyſpiel nach der Erzählung Davenports (*Phil. Tranſ.* 1684. *num.* 162.) im Hafen Batsham in Tunquin

binnen 24 Stunden nur einmal Fluth und nur einmal Ebbe, allein da die Fluth in dieſen Hafen durch zwo Meerengen dringt, durch die eine früher als durch die andere, ſo läſst ſich dieſe Erſcheinung vollkommen erklären, und Euler hat ſolche auch am Ende ſeiner Abhandlung durch Berechnung beſtätigt. Noch auffallender iſt die Wirkung der Ebbe und Fluth bey den philippiniſchen Inſeln, allein ein bloſſer Blick auf die beſondere Lage, welche dieſe Inſeln gegen einander haben, läſst ſolches ſchon vorher ſchlieſſen.

In den eingeſchloſſenen Meeren iſt die Ebbe um deſto unbedeutender, je weniger Länge ſie von Morgen nach Abend haben. Bernouilli hat dieſes durch Rechnung bewieſen.

Die Stunde der Ebbe und Fluth zu finden.

Will man die Zeit des hohen Waſſers berechnen, ſo ſuche man die Stunde des obern oder untern Durchgangs des Mondes durch den Meridian, welches ſehr leicht durch die Ephemeriden geſchiehet, und füge ſolche zu der an dem Ort beſtimmten Zeit des hohen Waſſers nach dem Durchgang hiuzu, die Summa zeigt durch Näherung die Stunde welche man ſucht.

Da aber dieſe Näherung bey gewiſſen Umſtänden einen Fehler von einer ganzen Stunde haben kann, ſo hat *Bernoulli* und nachher *de la Caille* Verbeſſerungstafeln berechnet. Die letztern ſind bey der Berechnung am bequemſten und befinden ſich in ſeiner Ausgabe von *Bouguer Navigation*.

Wenn man gar keine Tafeln hat, ſo kann man ungefähr die Zeit des hohen Waſſers finden, wenn man zu der beym Voll- oder Neumond beſtimmten Zeit das Product von 48′ durch die Zahl der Tage, die ſeit dem Voll- oder Neumond verfloſſen ſind, legt, oder welches einerley, wenn das folgende Syzygeum näher iſt, das Product von 48′ durch die Zahl der Tage, die bis zum folgenden Neu- oder Vollmond an der, an dem Ort beſtimmten Zeit fehlen, davon ſubtrahiret, nachdem ſolches, wenn es nöthig, um 12 Stunden vermehrt worden. Die Summa oder der Reſt giebt die Zeit des hohen Waſſers.

Vor-EBBE oder erſte EBBE.

Holl. Voor-Eb.
Dän. For-Ebbe.

Schw. För-Ebb.
Engl. The beginning of the ebb.
Franz. Le commencement de l'ebe.
Ital. Il comminciamento del rifluſſo.
Span. Punta de cuchente.
Port. Ponta de vazante.

Der Anfang der Ebbe, da das Waſſer am ſchnellſten abläuft. ſ. Ebbe.

Halbe EBBE.

Holl. Halve Ebbe.
Dän. Halvt Eb.
Schw. Half Ebb.
Engl. Half ebb-tide.
Franz. Demi reflux.
Ital. Medio rifluſſo.
Span. Media cuchente.
Port. Meia vazante.

Das Mittel der Ebbe, oder die halb verlaufene Ebbe. ſ. Ebbe.

Hinter-EBBE oder letzte EBBE (vulgo Agter-EBBE).

Holl. Agter-Eb.
Dän. Agter-Ebbe.
Schw. Akter-Ebb.
Engl. The end of the ebb-tide.
Franz. Fin de l'ebe.
Ital. Fine del rifluſſo.
Span. Fin del cuchente.
Port. Fino da vazante.

Die letzte Zeit der Ebbe da das Waſſer am langſamſten abläuft und beynahe ſeinen niedrigſten Stand erreicht hat. ſ. Ebbe.

Eine EBBE.

Holl. Een Ebbe.
Dän. Ebbe.
Schw. En Ebb.
Engl. An ebb-tide.
Franz. Une ebe.
Ital. Un rifluſſo.
Span. Un reflujo.
Port. Hum refluxo, vazante.

Die ganze Zeit von 6 Stunden, da das Waſſer abläuft, oder während welcher es Ebbe iſt.

EBB-Anker, ſ. Anker No. 15.

Zwiſchen Wind und EBBE gieren, ſ. Anker No. 116.

EBBEN. Es ebbt.

Holl. Ebben.
Dän. At ebbe.
Schw. At ebba.
Engl. To ebb, the tide ebbs or falls.
Franz. Il y a ebe.
Ital. Rifluire, è rifluſſo.
Span. El mar baja.
Port. Refluir.

Man ſagt es ebbt, ſo lange das Waſſer abläuft oder ſo lange als es Ebbe iſt.

EBENE See, ſ. flache See.

ECKSTOCK.

EDOLIA.

So hieſſen die Ruderbänke oder Duften auf den Fahrzeugen der Griechen. Sie wurden auch *Toichoi, Selmata* und *Xyga*, und bey den Lateinern *Tranſtra* und *Juga* genannt.

EGCHEIRIDION, EGKOILIA, EGKOPA, ſ. Encheiridion, Enkoilia, Enkopa.

EICHE.

Holl. Eike.
Dän. Eeg.
Schw. Ek.
Engl. Oak.
Franz. Chêne.
Ital. Quercia.
Span. Roble.
Port. Carvalho.

Ein groſſer ſtarker Baum, der zum Laubholz gehöret, von welchem man in Europa dreyerley Arten zählet, als: 1) Die Steineiche, ſie hat einen niedrigen Stamm, aber dabey viel groſs ausgebreitete Aeſte und kleine Blätter von dunkelgrüner Farbe. Sie hat zum Bauen das feſteſte uud dauerhafteſte Holz, iſt aber nur zu grober Arbeit gut, weil ſie, wegen ihrer Kürze und vielen Aeſten, nicht zu allen taugt. Das Holz dieſer

dieſer Eiche iſt weiſsbräunlich, ſo daſs es auch ſogar die Axt bläulich färbet. 2) Die Haſeleiche oder Rotheiche, auch von einigen Locheiche genannt. Sie wächſt höher, auch dicker, als die Steineiche. Daher läſst es ſich auch beſſer ſpalten, behauen und behobeln. Es iſt zu verſchiedenen Arbeiten, ſowol zum Bauen als auch zu andern feinen Arbeiten der Tiſchler und anderer Holzarbeiter ſehr brauchbar. Die Holzarbeiter legen die Bretter von dieſer Eiche gerne ins Waſſer, welches die in dieſem Holz ſteckende Säure auszieht, demſelben eine gröſſere Dichtigkeit mittheilet und ſie vor dem Aufreiſſen bewahret. Zugleich wird das Holz auch dauerhafter und vor der Fäulniſs bewahret. Die Steineiche wächſet auf Bergen und Thälern, die Haſeleiche aber in Wäldern. 3) Die Zirneiche übertrift die erſten beyden Arten an Höhe, wächſt aber nicht überall, trägt wenig und dazu noch ſehr kleine Früchte. In Nordamerika, wo gleichfalls viele Eichen wachſen, zählt man 7 verſchiedene Arten, als die Weideneiche, die grüne Eiche, die ihre Blätter beſtändig behält, die Kaſtanieneiche, deren Blätter wie die Kaſtanienblätter ſind, die ſchwarze Eiche, deren Rinde ſchwarz iſt, die weiſſe Eiche, deren Holz und Blätter weiſs ſind, die Waſſereiche, die nur in waſſerreichen Gründen wächſt, und endlich die rothe Eiche, die eine dunkelbraune ſehr ſtarke, dichte Rinde hat, ſo man allen andern zur Lohe der Gerber vorziehet. Man zählt auch wohl in Europa mehr als die vorgedachten drey Arten, allein manche Benennungen bezeichnen nicht ſowohl Arten als kleine Abänderungen. Das Eichenholz dient vorzüglich zum Schiffbau. ſ. Holz.

EIGNER eines Schiffs.

Holl. Eigenaar van een Schip.
Dän. Skibs Ejere.
Schw. Skepps ägare.
Engl. The owner of a ſhip.
Franz. Bourgois.
Ital. Proprietario d'una nave.
Span. Dueño del navio.
Port. Dono do navio.

Der Eigenthümer eines Kauffardeyſchiffs. Gewöhnlicher wird ſolcher der Rheder genannt und in ältern Zeiten der Schiffsfreund.

EILAND.

Holl. Eiland.

Dän. Et Ejland en öe.
Schw. En ö.
Engl. Island.
Franz. Isle.
Ital. Iſola.
Span. Isla.
Port. Ilha.

Ein Stück Land das rund um mit Waſſer umgeben iſt. In Schriften findet man dafür den Namen Inſel.

Halb - EILAND.

Holl. Halfeiland.
Dän. En halv öe.
Schw. Half ö.
Engl. Peninſula.
Franz. Peninſule, presqu'île.
Ital. Peniſola.
Span. Peninſula.
Port. Peninſula.

Ein Stück Land, wovon die eine Hälfte mit Waſſer umgeben, die andere aber mit dem feſten Lande verbunden iſt. In Schriften findet man dafür den Namen Halb-Inſel.

Die luvwärts EILANDEN.

Holl. Boven Eilanden, Eilanden te loefwaarts.
Dän. Luvart öerne.
Schw. Lofvart öarna.
Engl. The windward islands.
Franz. Isles du vent.
Ital. Iſole di ſopravento.
Span. Islas de barlovento.
Port. Ilhas de barlovento.

Diejenigen Inſeln, welche man in irgend einer Gegend ſieht wo der Wind herkömmt.

Die leewärts EILANDEN.

Holl. Eilanden te ly-waarts.
Dän. Lævart öerne.
Schw. Lävart öarna.
Engl. The leeward islands.
Franz. Isles de deſſous le vent.
Ital. Iſole di ſottovento.
Span. Islas de ſotavento.
Port. Ilhas de ſotavento.

Diejenigen Inſeln, welche man in irgend einer Gegend erblickt. wohin der Wind wehet.

EIMER, Pumpen - EIMER, ſ. Pumpen-eimer.

EINBINDEN, ein Reef.

Holl. Een Reef inbinden.
Dän. Tage Reev i Sejlet.
Schw. Refva, taga et ref.
Engl. To take in a reef.
Franz. Prendre un ris.
Ital. Far terzaruolo.
Span. Tomar un rizo.
Port. Meter as velas nos primeiros rinzes.

ſ. die Erklärung unter Reef und Reefen.

EINBINDEN die Jungfern.

Holl. De Juffers inbinden.
Dän. Indbinde Jomfruerne.
Schw. Inbinda Jungfrurne.
Engl. To bend the dead eyes to the ſhrouds.
Franz. Amarrer les caps de mouton aux haubans.
Ital. Imbigottare.
Span. Embigotar.
Port. Aguantar as bigotas.

Den doppelten Part des Wandtaues um die Keep einer Jungfer legen, und denſelben mit einem Hartbindſel (Fig. 515. h. h.) um dieſelbe befeſtigen. Das übrig gebliebene Ende des Wandtaues wird alsdann mit Bindſeln i i an das Wandtau feſtgemacht. Ein erfahrner Matroſe nimmt ſich hiebey jederzeit in Acht, daſs er dieſes Ende nicht zu ſteif einbindet, weil das Wandtau ſich beſtändig etwas ausreckt, wenn es angeſetzt wird. Die groſſen Stagblöcke werden eben ſo eingebunden, wie man Fig. 511. ſieht.

EINBRECHEN die Segel.

Holl. De Zeilen inbreeken.
Dän. Indbrække Sejlene.
Schw. Inbräcka Segel.
Engl. To flat in.
Franz. Traverſer les voiles.
Ital. Traverſare le vele.
Span. Traveſar las velas.
Port. Traveſſar as velas.

Die Leeſchooten der Segel einholen oder ſie der Axe von der Länge des Schiffs nähern und ſteif ſetzen, damit der Wind in einer minder ſchiefen Richtung auf die Fläche der Segel falle. So wird z. B. die Fockſchoote eingebrochen, wenn das Schiff abfallen ſoll, oder wenn man befürchtet eine Eule zu fangen.

EINBUGEN.

Holl. Inboegen.
Dän. Indlöbe i Havnen &c.
Schw. Inlöpa, Styra in.
Engl. To ſteer or enter into a harbour &c.
Franz. Entrer dans un port.
Ital. Entrare in un porto.
Span. Entrar en un puerto.
Port. Entrar no porto.

In einen Hafen &c. hineinſteuern.

Das EINFALLEN der Inhölzer oder der Seiten des Schiffs.

Holl. Het Invallen, Inwyken van de Inhouten.
Dän. Indfald af Stötholterne eller af Skibets Side.
Schw. Infall.
Engl. Tumbling home of the top-timbers, or houſing in.
Franz. Rentrée.
Ital. Rientrata.
Span. Recojimento.
Port. Amaſſamento.

Die Einziehung oder Verengung des über dem Waſſer befindlichen Theil des Schiffs. Eigentlich verſteht man darunter die Anzahl der Füſſe, um welche die obern Innhölzer der Spannen der Axe des Schiffs näher gebracht werden. Bey Schiffen von der Linie beträgt dieſe Einziehung der Seiten wol vier bis ſechs Fuſs. Die Gründe dazu, welche man gewöhnlich angiebt, ſind folgende: 1) Um den Wellenſchlag eine abgerundete Fläche entgegen zu ſtellen, gegen welche er nicht ſo mächtig iſt, als gegen die Seiten des Schiffs, wenn ſie ſteil wären. 2) Um die Laſt des Schiffs über Waſſer der Axe des Schiffs näher zu bringen, damit die Kanonen deſto weniger gegen die Seiten des Schiffs drängen. 3) Weil die unteren Wände der Maſten dadurch einen ſpitzigern Winkel machen, ſo laſſen

laſſen ſich die untern Segel ſchärfer anbraſſen. 4) Wird dadurch das Gebäude über Waſſer leichter.

Es läſst ſich aber dagegen Folgendes einwenden: 1) Wird die Steifheit eines Schiffs, welches eine nothwendige Eigenſchaft iſt, vermehrt, wenn die Seiten des Schiffs über der Waſſertracht ſenkrecht ſind, ſo weit nämlich als das Schiff bey ſchwerem Winde auf die Seite fällt oder mit der Seite im Waſſer liegt; ebenfalls wird dadurch das Schlingern des Schiffs vermindert, wie ich unter dieſem Artikel zeigen werde. 2) Je mehr die Kanonen oder Laſten den Seiten des Schiffs genähert werden, deſto ſanfter wird das Schiff ſchlingern und deſto weniger wird es der Gefahr ausgeſetzt ſeyn, umzuſchlagen. 3) Freylich können die Segel ſchärfer angebraſst werden, wenn das Obenwerk des Schiffs ſchmal iſt, allein es iſt auch dabey ſicher, daſs die Maſten keine ſo gute Befeſtigung durch die Wände erhalten; denn unſtreitig unterſtützen die Wände den Maſt deſto beſſer, je ſtumpfer der Winkel iſt den ſie mit dem Maſt machen. Die Sicherheit der Maſten auf einer und die Verminderung der Schwierigkeit, die Segel ſtark anzubraſſen, erfordern alſo, daſs man auf beyden nicht zu weit gehe. 4) Die Leichtigkeit, welche das Gebäude dadurch über dem Waſſer bekommen ſoll, iſt ſo erheblich nicht, als man vielleicht denkt, denn was an der einen Seite durch die Abkürzung der Balken gewonnen wird, verliehrt man auf der andern wieder dadurch, daſs wegen der Einziehung oder Krümmung die Seiten des Schiffs weit mehr Fläche bekommen, als wenn ſie ſenkrecht ſtänden. Die Auflanger, deren Anzahl ſehr beträchtlich iſt, müſſen alſo verlängert werden, und es kommen folglich auch mehrere Weger und Auſſenplanken hinzu. Durch die Einziehung des Obenwerks wird auch die ſo nothwendige Verbindung des Schiffs nach der Länge anſehnlich vermindert und geſchwächt, auch wird die Bedienung des obern Geſchützes, wegen der Verengung des Raums, dadurch erſchwert.

Es iſt alſo der Einfall der Seiten dem Schiffe mehr ſchädlich als nützlich und dient eigentlich nur dazu, demſelben mehr Anſehen zu geben. Die Engländer ſollen zuerſt angefangen haben, das Obenwerk ihrer Schiffe einzuziehen, um ſie vor dem Entern der Feinde zu bewahren, welches überhaupt nach der jetzigen Bauart der Schiffe faſt unmöglich iſt, und dieſes wäre alſo faſt der einzigſte Vortheil den Kriegsſchiffe davon haben. ſ. Schlingern, Entern und Stauung.

EINHOLEN, ein Tau &c.

Holl. Inhaalen.
Dän. Indhale.
Schw. Inhala.
Engl. To haul home any rope.
Franz. Halar.
Ital. Alare.
Span. Alar.
Port. Alar.

Ein auſſer dem Schiffe befindliches Tau durch irgend eine Kraft ins Schiff hineinziehen. So wird z. B. das Ankertau eingeholet.

Ein Schiff im Segeln EINHOLEN, ſ. Beſegel.

EIEHOLEN, die Segel, ſ. die Segel bergeu.

EINHOLEN die Kanonen.

Holl. Het Geſchut inhaalen.
Dän. Indhale Kanonerne.
Schw. Inhala.
Engl. To haul home.
Franz. Haler les canons en dedans.
Ital. Alare dentro il cannone.
Span. Salir dentro los cañones.
Port. Alar o canhaõ dentro.

Die Kanonen vermittelſt der Einholtalje (Fig. 296. d d d. und Fig. 323. b b.) ins Schiff zurück ziehen, damit ſie nicht mit der Mündung aus den Stückpforten ſtehen, und dieſe zugemacht werden hönnen.

EINHOLTALJE einer Kanone.

Holl. Taalie het Geſchut intehaalen.
Dän. Tallie at hale Kanoner ind.
Schw. Stopptalja.
Engl. Relieving-tackle eller train-tackle.
Franz. Palan de retraite, palan de retraite.
Ital. Paranchino di ritenuta.
Span. Palanquin de contera, Palanquin de retenida.
Port. Talha da conteira.

Die Taljen (Fig. 296. d d d. und Fig. 323. b b.) vermittelſt welcher die Kanonen eingeholet oder ins Schiff zurück gezogen werden. Der eine Block

Block davon wird hinten an das Rapert, und der andere an einen Ringbolzen auf der Mitte des Decks gehaket, wie die Figur zeigt.

EINHÖLZER, ſ. Innhölzer.

EINKAKEN, ein Segel.

Holl. Inkakcn.
Dän. Styre et Sejl paa den anden Side.
Schw. Flytta ſeglet på andra ſidan.
Engl. To ſhift or change any ſail.
Franz. Changer une voile.
Ital. Cambiare una vela.
Span. Cambiar una vela.
Port. Cambiar a vela.

Ein altes Wort welches auf kleinen See-Fahrzeugen ſo viel bedeutet, als ein Segel umlegen oder wenden.

EINKAKEN, Heeringe, ſ. Kaken.

EINKEEP, ſ. Keep.

EINKEEPEN.

Holl. Inkeepen.
Dän. Indkiæve.
Schw. Inkjäpa.
Engl. To ſcore.
Franz. Entailler.
Ital. Incaſtrare.
Span. Encajar.
Port. Enxovar, entalhar, encaixar.

Zwey Hölzer vermittelſt einer Keep zuſammenfügen oder das eine in die Keep des andern ſetzen. ſ. Keep. So werden z. B. die Scheerſtöcke in die Deckbalken gekeept und der Fuſs der Bauchſtücke in den Kiel.

EINKNEBELN.

Holl. Inkneveln.
Dän. Indknæve.
Schw. Indknäfvla.
Engl. To put any rope in the beckets or faſten it by means of a wooden roller.
Franz. Amarrer un cordage par le moyen d'un burin.
Ital. Amarrare col burello.

Span. Meter un burel en el ſeno de un cabo para amarrarlo.
Port. Amarrar hum cabo por meio de hum burel.

ſ. die Erklärung unter Knebel und Knebeln.

EINKOMMEN der Innhölzer, ſ. Einfall der Innhölzer oder der Seiten des Schiffs.

Gegen den Wind EINKRIMPEN, ſ. dicht beym Winde ſegeln.

EINKRIMPEN, der Wind krimpt ein.

Holl. Inkrimpen.
Dän. Vinden ſagtes.
Schw. Sakta ſig.
Engl. The wind ſlackens.
Franz. Le vent mollit.
Ital. Il vento incalma,
Span. El viento abonanza.
Port. O vento abonança.

Der Wind wird ſchwächer.

EINKÜRZEN, das Tau.

Holl. Inkorten.
Dän. Forhala et Skib med Varpankaret.
Schw. Förhala et Skepp med Varpankaret.
Engl. To warp a ſhip.
Franz. Touer un vaiſſeau.
Ital. Remolcarſi col toneggio.
Span. Eſpiarſe.
Port. Eſpiarſe.

Das Schiff fortziehen, indem man die an einen ausgeworfenen Wurfanker geſtochene Pferdelinie vermittelſt des Spills einwindet.

EINKÜRZUNGSLINIE.

Holl. Inkortinglyn.
Dän. Pertlien at forhale Skibet med.
Schw. Pertlina at förhala Skeppet med.
Engl. Warp.
Franz. Touée.
Ital. Toneggio, uſta o due toneggj impiombati per remolcarſi.

Span.

Span. Eſpia, ayuſte de dos calabrotes.
Port. Eſpia.

Zwey aufeinander geſtochene oder zuſammengeſpliſste Pferdelienen, die zum Werpen an ein Wurfanker befeſtigt werden.

EINLADEN, ſ. Laden.

EINLASSEN.

Holl. Inlaaten.
Dän. Indlade, Indkiæve.
Schw. Inläta.
Engl. To fill up a mortiſe with it's tenon,
Franz. Emmortoiſer.
Ital. Incaſtrare, indentare.
Span. Endentar, encajar.
Port. Encaixar.

Einfugen, Einkeepen. So iſt zum Beyſpiel das ſpitze Ende oder die Pinne eines Holzes in ein dazu paſſendes Loch eingelaſſen. Die Deckbalken ſind mit Schwalbenſchwänzen in die Balkweger eingelaſſen.

EINLAUFEN, in einen Hafen &c.

Holl. Inloopen.
Dän. Indlöbe.
Schw. Inlöpa.
Engl. To ſail into the harbour.
Franz. Entrer dans le port, donner dedans.
Ital. Entrare nel porto.
Span. Entrar en el puerto.
Port. Entrar no porto.

In einen Hafen hineinſegeln.

EINLAUFEN.

Holl. Inloopen.
Dän. Inlöbe.
Schw. Inlöpa.
Engl. To touch, to call at any port, to put into a harbour.
Franz. Relacher, faire eſcale dans un port.
Ital. Far ſcala.
Span. Arribar.
Port. Arribar.

Gewöhnlich verſteht man darunter aus Noth in einen Hafen hineinſegeln, oder einen Hafen

anthun, um das Schiff daſelbſt von dem erlittenen Schaden auszubeſſern.

EINMASTIGES Fahrzeug.

Holl. Eenmaſtig Vaartuig, een Vaartuig met eene maſt.
Dän. Eenmaſtig Fartöj.
Schw. Enmaſtad Fartyg.
Engl. A Sloop or a veſſel with a ſingle maſt.
Franz. Batiment à un mât.
Ital. Baſtimento che ha un ſolo albero.
Span. Balandra.
Port. Chalupa.

Ein Fahrzeug das nur einen Maſt führt. Dahin gehören einmaſtige Huker, Galeoten, Galeaſſen, Jachten, Kutter, Huker-Jachten, Espingen, Schlupen, Schmacken, Wrakeken, Böte und ſchwere Jollen Im ſtrengſten Verſtande rechnet man auch Fahrzeuge darunter, die nur einen groſſen und einen Fockmaſt haben, oder die keine Fregatten Takelaſche führen.

EINNEHMEN die Segel, ſ. die Segel bergen.

EINPALMEN.

Holl. Inpalmen.
Dän. Indpalme.
Schw. Inpalma.
Engl. To haul in a rope.
Franz. Haler un cordage à bord.
Ital. Inpalmare, alar dentro.
Span. Inpalmar, alar dentro.
Port. Alar dentro.

Ein Tau mit der Hand einholen.

EINPLACKEN, Haar und Papier hinter die Spikerhaut.

Holl. Haar en Pampier of Plok tot een Spikerhuid aanleggen of inplakken.
Dän. Udſtoppe Forhudningen.
Schw. Upſtoppa Förhydningen.
Engl. To apply the ſheathing-hair to a ſhip's bottom.
Franz. Ploquer.
Ital. Mettere della lana e carta ſtraccia per il doblagio.

Span.

Span. Aforrar el embono.
Port. Pór o pelo para el forro del navio.

Kuhhaar und Papier an den untern Theil des Schiffbodens kleben, auf welchen die Spikerhaut gelegt werden ſoll. Es geſchiehet ſolches in der Abſicht, damit die Würmer, wenn ſie auch die Spikerhaut durchfreſſen haben, noch nicht ſogleich der innern Haut ſchaden können. ſ. Spikerhaut.

EINREEFEN, die Segel, ſ. Reefen.

EINSCHEEREN, Taue oder Läufer.

Holl. Inſcheeren.
Dän. Indſkiære.
Schw. Inſkåra.
Engl. To reeve.
Franz. Paſſer une manoeuvre dans ſes poulies, coſſes &c.
Ital. Guarnire.
Span. Guarnir los motones.
Port. Gornir os cabos.

Das Ende eines Taues durch das Auge eines Blocks oder durch eine Kauſch, Ringbolzen &c. ſtechen. So wird z. B. ein Tau oder Läufer durch alle Augen der Blöcke geſchoren die zu einem Takel oder zu einer Gien dienen ſollen.

EINSCHIFFEN.

Holl. Inſcheepen.
Dän. Indſkibe.
Schw. Inſkeppa.
Engl. To embark.
Franz. Embarquer.
Ital. Imbarcare.
Span. Embarcar.
Port. Embarcar.

In ein Schiff Waaren einladen. Beſonders aber nimmt man das Wort hier in dem Verſtande, wenn eine Kriegsmacht eingeſchifft wird, wobey ſehr vieles zu beobachten iſt. Man ſchiffet Soldaten zu Pferde und zu Fuſſe in ein Schiff ein, nebſt dem was ſie zu den Unternehmungen auf dem feſten Lande gebrauchen. Zum Einſchiffen werden zuerſt Transportſchiffe herbeygebracht, und im Fall der Noth, wenn es an Transportſchiffen mangelt, nimmt man die Kauffahrer in Beſchlag, die man in dem Hafen findet. Dieſe zuſammengebrachte Schiffe, ſie mögen aufgebracht ſeyn woher ſie wollen, laden ihre

Waaren, wenn ſie welche führen, in angewieſene Magazinen aus, wo ſie auf Rechnung des Rheders verkauft werden können. Man bezahlt ſolche Schiffe gut, aber man giebt auch Acht, daſs die Fahrzeuge ſtark und brauchbar ſind, auch mit allem nöthigen Tackelwerk und gehöriger Schiffmaatſchaft verſehen ſind. Man hütet ſich, alte ſchlecht gebauete und ſchlecht beſegelte Schiffe zu nehmen, und ſetzet die Anzahl der Matroſen, welche auf demſelben ſeyn ſollen, beym Verdingen feſt. Der Schiffer iſt auch verbunden, auf eine gehörige Zeit Holz, Waſſer und Lebensmittel für das Volk einzunehmen, damit es an nichts fehle. Zu den Pferden werden die platteſten gewählet, welche nicht zu tief gehen, näher ans Land kommen, und den Pferden beym Ausſchiffen ein Stück Weges, ſo ſie ſchwimmen müſſen, erſparen helfen. Sie müſſen aber hoch genug unterm Deck ſeyn, damit die Pferde mit den Köpfen nicht anſtoſſen, und breit genung, damit zwey Reihen mit den Köpfen gegen einander gekehret, jedes in einem beſondern Stande darin ſtehen können, und noch Platz für die Mannſchaft bleibt, ſo futtern ſoll. Man beſorget auch Krippen, Futterkaſten und Netze zum Heu. Der Fuſsboden wird beſtrichen, die Ringe, daran die Hanggurte befeſtiget ſind, werden angeſchlagen, imgleichen die Haken, daran man die Waſſereimer zum Tränken anhängt. Es werden den Pferden Schaffelle an der Bruſt und hinten angebunden. Das Futter für die Pferde wird auf andern Schiffen mitgeführet. In den Transportſchiffen, für die Soldaten, werden zwiſchen den Verdecken Britſchen zum Liegen und Leiſten oder Recken fürs Gewehr angeſchlagen. Jedes Kriegſchiff hat ſeine beſonders zugetheilten Transportſchiffe zu begleiten, für die es ſtehn muſs. Die Landoffiziere unterſuchen, ehe die Soldaten eingeſchifft werden, auf den Schiffen das Brod, Fleiſch, Waſſer und die übrigen Lebensmittel, ſo auf die Schiffe gebraucht werden; ein Seeoffizier aber muſs jedes Transportſchiff unterſuchen, ob es gut und dicht kalfatert ſey, denn dafür muſs er hernach ſtehen. Alles was ſich hernach auf der Fahrt am Takel und Segelwerk untüchtig zeigt, iſt ſeiner Aufſicht entgangen, und hätte nicht angenommen werden ſollen; wiewohl man nicht allemal nach aller Strenge darauf halten kann, weil nicht immer genungſame Transportſchiffe zu bekommen ſind. Für das Pulver und andere zur Artillerie gehörige Vorräthe werden beſonders gute Fahrzeuger auserleſen, und die Behältniſſe, worinn es liegt, werden ſorgfältig mit Brettern ausgeſchlagen, damit ſie nicht Feuchtigkeit an ſich nehmen.

Auf diesen Fahrzeugen wird niemals Feuer angezündet, sondern das Schiffsvolk behilft sich mit kalter Küche. Da ihre Gesellschaft für andere auf den übrigen Schiffen gefährlich ist, so werden sie mit besonderen Flaggen ausgezeichnet. Die geladenen Bomben werden jede besonders in eine Kiste gepackt. Die Fässer mit eisernen Bändern kommen nie zusammen zu liegen, damit durch das Schlingern des Schiffs mit denselben kein Schaden geschehe. Die Soldaten bekommen Kammeratschaftsweise Hausrath, Fässer zum Wasser, Gefässe zum Wein, Oel und Essig, Matten darauf zu liegen, Netze das Gesalzene ins Wasser zu hängen, Löffel und Schüsseln, und einen Sack ihre Röcke hineinzustecken, denn diese werden sogleich ausgezogen, so wie sie in die Schiffe einsteigen, und die Westen werden umgedrehet, um solche nicht zu beschmutzen. Sie bekommen Besem, Lichter und mancherley Kräuter zum Räuchern, besonders Wacholderbeeren, Rosmarin und Lavendel. Zum Ballast in den Kriegsschiffen bedient man sich zuweilen der Landkanonen. Es muss aber ein jedes Stück Geschütz sein völliges Geräthe, als: Lavetten, Unterlagen, Keile, Handspaken, Kugeln und Schanzzeug bey sich haben, damit wenn die Schiffe gleich zerstreuet werden, man in jedem doch fertige Kanonen finde. Zu den Vorräthen überhaupt werden besondere Fahrzeuge bestimmt, und daraus nur auf gewisse Tage in die übrigen Schiffe ausgegeben. Die Hospitäler erfordern gleichfalls ihre Fahrzeuge. Wenn die Einschiffung der Truppen geschehen soll, so werden dieselben benachrichtiget, zu welcher Zeit sie am Hafen versammlet seyn sollen. Sie schicken das, was sie nicht mit sich führen können, an den Bord der Schiffe, dazu sie gehören, denn die Eintheilung ist ihnen schon zum voraus bekannt gemacht. Hier nun nähern sich alle Schaluppen der Kriegsschiffe den Transportschiffen und alle andere die sich im Hafen befinden. Jedes Regiment vertheilet sich in so viele Haufen, als es Schiffe haben soll, und muss durchaus keines des andern Schlupen nehmen.

Ist der Hafen nicht weit, so überlässt man ihn der Kavallerie, und die Infanterie schifft sich von der Rhede ein. Die Kapitains der Kriegsschiffe geben Korporals vom Seevolk in die Schaluppen, welche die Fahrt betreiben. Können die Fahrzeuge von der Reuterey nicht nahe genung ans Ufer kommen, so müssen die Pferde auf andern Fahrzeugen unter Wind auf die Transportschiffe gebracht werden, wie man denn überhaupt, so viel möglich, zum Einschiffen Windstille erwählt. Man bauet verschiedene Brücken, worauf die Pferde in die Schaluppen geführet werden, damit es desto geschwinder gehe, auch weniger Hindernisse zu besorgen bleiben. Ueberhaupt müssen die General-Offiziers bey der Einschiffung der Truppen alles anzuwenden suchen, dass die genaueste Ordnung beobachtet und die getroffene aufs vollkommenste befolget werde. Es ist gut dass man sich im Voraus mit Schaluppen versehe, die bey dem Wiederausschiffen der Truppen bereit sind, damit man in breiten Fronten und stark landen könne.

Auch ist es dienlich, wenn diese Schaluppen platter als die gewöhnlichen gemacht sind, aber doch so, dass sie bey der Bewegung der See noch brauchbar bleiben. Ferner wenn sie vorn eine Blendung mit Schiessscharten für die Drehbassen haben, und dass diese zu Niederschlagbrücken dienen, wenn man landet. Es ist besser wenn die Schaluppe an Bord der grossen Schiffe genommen, als wenn sie zerleget werden, deswegen sie nicht so gross seyn dürfen, damit sie bequem am Bord liegen können, wenn dasselbe sein Boot nach sich schleppt. S. Landen und Transportschiff.

EINSCHIFFUNG.

Holl. Het inscheepen, de inscheeping.
Dän. Indskibning.
Schw. Inskeppning.
Engl. Embarkation.
Franz. Embarquement.
Ital. Imbarcamento.
Span. Embarco.
Port. Embarco.

EINSETZEN, Masten.

Holl. Masten inzetten.
Dän. Indsætte master.
Schw. Sätta in masterna, förmasta.
Engl. To mast.
Franz. Arborer les mâts, mâter.
Ital. Arborare.
Span. Arbolar un navio.
Port. Mastriar.

Die Masten in ein Schiff setzen. Wie diese Arbeit geschiehet, wird man unter dem Artikel Mastenkran finden.

EINSETZEN, das Boot oder die Schlupe.

Holl. Het Boot inzetten.
Dän. Indſætte.
Schw. Sätta in.
Engl. To hoiſt and take the boat on board.
Franz. Mettre la chaloupe dedans ou à bord.
Ital. Arrizzare la lancha.
Span. Arrizar la lancha, el bote.
Port. Arriçar a lancha.

Das Boot oder die Schlupe wieder ins Schiff ſetzen, wenn ſolche auf der See gebraucht worden. Es iſt dieſe Arbeit das Gegentheil von ausſetzen. Wenn das Boot eingeſetzt werden ſoll, ſo bringt man ſolches vorher an die Seite des Schiffs, und hakt die Blöcke der Nocktakel, wie auch die Blöcke des groſſen und des Fockſeitentakels in die an dem Vor- und Hinterſteven des Boots befindlichen eiſernen Ringe. Alsdann holt man daſſelbe, vermittelſt der Nocktakel, in die Höhe, und bringt es mit den Seitentakeln ins Schiff. ſ. Ausſetzen.

EINSTECHEN, ein Reef, ſ. Ein Reef einbinden.

EINSTECHEN, ſeewärts.

Holl. T' zeewaarts inſteeken.
Dän. Stikke i Söen.
Schw. Sticka i Sjön.
Engl. To ſtand off.
Franz. Avoir le cap à la mer.
Ital. Far rota al largo.
Span. Correr al largo.
Port. Correr ao largo.

Seinen Cours nach der See zu nehmen.

EINSTECHER.

Holl. Inſteeker.
Dän. Indſat Oplænger.
Schw. Inſatt upplänga.
Engl. A piece of timber employed to remplace a removed futtock.
Franz. Allonge poſtiche.
Ital. Stamenale o ſcarmoto poſticcio.
Span. Jenol poſtizo.
Port. Braço poſtiço.

Wenn ein Innholz verfault iſt, ſo wird ſolches abgenommen oder abgeſäget, mit einem andern Stück wieder ergänzt und mit dem noch geſunden Theil zuſammengefügt und verbolzt. Dieſes Stück nennet man einen Einſtecher. Iſt das Innholz aber nur etwas an der Seite der Planken oder der Dicke nach verfault, ſo wird dieſe verfaulte Stelle abgedeiſſelt und darinn eine Lapp geſetzt.

EINWEICHEN der Seiten des Schiffs oder der Innhölzer, ſ. Einfall.

EINWINDEN, das Ankertau, ſ. Anker No. 107. 108. 109.

EINZIEHEN der Seiten des Schiffs, ſ. Einfall.

EIS.

Holl. Ys.
Dän. Iis.
Schw. Is.
Engl. Ice.
Franz. Glace.
Ital. Ghiaccio.
Span. Hielo.
Port. Gelo.

Ein feſter Körper in den ſich das Waſſer verwandelt, wenn es einen beſtimmten Grad der Kälte ausgeſetzt wird. Es verliehrt nämlich dadurch einen Theil ſeines Elementarfeuers, oder es wird demſelben der erforderliche Grad der Wärme entzogen, der zur Bewirkung der Flüſſigkeit nöthig iſt. Auf ſolche Weiſe entſteht das Eis in den kalten Gewäſſern beym Nord- und Südpol. Dieſe ungeheuren Maſſen ſtoſſen nach und nach zuſammen, und ſcheinen an mehrern Stellen eine hohe Küſte zu ſeyn, welche für Schiffe äuſſerſt gefährlich wird, weil es ſelten möglich iſt, ihre Bewegung zu kennen, die theils durch Ströme, theils aber auch durch Winde verurſacht wird. Ein Stück Eis das ungefähr 600 bis 1000 Schritt im Umfange hat, nennen die Seeleute ein Schoſs Eis, hingegen ein Stück das gröſſer iſt und wol eine Meile im Umfange haben mag, eine Eis-Flarde, und ein unüberſehbares und feſtliegendes Eis heiſst ein Eis-Feld.

Das EIS fängt an zu gehen.

Holl. Het Ys vangt aan the gaan, daar is een Ysgang op de revier.
Dän. Elven ſlaaer op.
Schw. Iſen loſsnar.
Engl. The ice begins to break.
Franz. La riviére a debaclé.
Ital. Il ghiaccio del fiume ſi ſcioglia e rompe.
Span. El hielo del rio ſe rompe.
Port. O gelo do rio ſe desfaz e va rio abaixo.

Wird von dem Eiſe eines Fluſſes geſagt, wenn ſolches wieder auseinander geht und von dem Strom fortgeführt wird.

Ein vom EISE beſetztes Schiff.

Holl. Een Schip dat van't Ys bezet is.
Dän. Et Skib ſom er beſat eller faſt i Iſen.
Schw. Et Skepp ſom är beſatt eller faſt i Iſen.
Engl. A ſhip incloſed between the ice.
Franz. Navire pris dans les glaces.
Ital. Baſtimento imbarazzato nel ghiaccio.
Span. Un navio embarazado de los hielos.
Port. Hum navio embaraçado nos gelos.

Ein Schiff das ganz vom Eiſe eingeſchloſſen iſt.

EISBANK, EISBERG, ſ. Eisfeld.

EISBAUM, ſ. Eisbock.

EISBOCK oder EISBRECHER.

Holl. Ysbreeker.
Dän. Iisbryder.
Schw. Ispåle, Isbrytare.
Engl. Ice-breakers.
Franz. Souillard, ou briſe-glace.
Ital. Pali battuti nel fondo d'un fiume per rompere il ghiaccio.
Span. Un caballete para romper los pedazos del hielo que van rio abajo.
Port. Hum cavalhete para romper os pedaços de gelo que vaõ rio abaixo.

Wird diejenige Verwahrung genannt, ſo man insgemein vor die Joche der Brücken zu legen

pflegt, um die Gewalt des treibenden Eiſes abzuhalten, damit die Joche dadurch nicht beſchädigt werden. Man pflegt ſie auf unterſchiedene Art einzurichten, wobey man hauptſächlich auf die Gewalt des Stroms Rückſicht nehmen muſs. Die beſten ſind diejenigen, wo man oberhalb des Fluſſes hundert Schritte und noch darüber von dem Joche entfernt, drey oder mehrere Pfähle in nicht groſſer Weite von einander, ſo einrammen läſst, daſs der näheſte gegen dem Joch der höchſte, und die andern vor ihm immer an ihrer Höhe abnehmen. Ueber dieſe Pfähle wird alsdann der Eisbaum gelegt, in welchen die Köpfe oder Pfähle mit Zapfen eingelaſſen werden, und der durch eiſerne Klammern mit ihnen verbunden iſt. Er ſelbſt hat einen ſcharfen Rücken und wird ſo ſchief gelegt als es ſeine Länge zulaſſen will; denn je ſchräger er liegt, je ſtärker widerſteht er der Gewalt.

EIS-FELD.

Holl. Ys-veld.
Dän. Iisfelt eller Iisfæld.
Schw. Isfält.
Engl. Island or field of ice.
Franz. Banc de glace.
Ital. Banco di ghiaccio.
Span. Banco de hielo.
Port. Banco de gelo.

ſ. Eis.

EIS-FLARDE.

Holl. Ys-flaarde.
Dän. Iisflag.
Schw. Isflake.
Engl. Great flake of ice.
Franz. Glaçon d'une grande etendue.
Ital. Pezzo grande di ghiaccio, d'una miglia incirca.
Span. Pedazo grande de hielo.
Port. Pedaço de neve, de gelo.

ſ. Eis.

EIS-GANG.

Holl. Ysgang.
Dän. Iisgang.
Schw. Isgång.
Engl. The breaking up of the ice.
Franz. Debacle.

Ital. Lo ſcioglimento d'un fiume ch'è ſtato ghiacciato.
Span. Rompimiento del hielo y andar ſueltos los pedazos rio abajo.
Port. Deſcongelaçaõ e rompimento de hum rio.

Es iſt ein Eisgang, wenn die Stücken Eis mit dem Strom fortgetrieben werden. Es iſt ein ſchwerer Eisgang, wenn die Stücken groſs und die Zahl derſelben ſehr beträchtlich iſt.

EISGANG (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Ysgang.
Dän. Iisgang.
Schw. Isgång.
Engl. The firſt lining of the bow.
Franz. Le premier renfort de la proue d'un pêcheur de baleine.
Ital. Il primo dobblaggio o rinforzo della prua d'un peſcatore di balena.
Span. Forro de la proa, para defender del hielo los barcos deſtinados a la peſqueria de ballenas.
Port. O primo forro da prua de hum peſcador de balea.

So heiſst die erſte Verdoppelung von Planken an der äuſſern Seite des Vorſchiffs. Auf dieſe wird noch eine zweyte gelegt, welche man den Buslappen nennt. Beyde dienen dazu, das Schiff gegen das Eis zu ſchützen.

EIS-JACHT.

Holl. Ys-jagt, jaagſchuit op't Ys.
Dän. Iis-jagt.
Schw. Is-jakt.

Ein kleines Fahrzeug das man ſtatt eines Schlittens gebraucht auf dem Eiſe zu ſegeln. Um es ſtillſtehend zu machen wird ein hinten befeſtigter ſcharfer eiſerner Bolzen ins Eis gedrückt. Man regiert es ebenfalls mit einer Art Steuer, das ins Eis ſchneidet.

EIS-SCHOLLE oder ein Schoſs Eis.

Holl. Schot-Ys.
Dän. Iiskolle.
Schw. Isſkälla.
Engl. Flake of ice.
Franz. Glaçon.

Ital. Pezzo di ghiaccio.
Span. Pedazo de hielo.
Port. Pedaço de gelo.

ſ. Eis.

EISEN.

Holl. Yzen.
Dän. Jern.
Schw. Järn.
Engl. Iron.
Franz. Fer.
Ital. Ferro.
Span. Hierro.
Port. Ferro.

Ein bekanntes hartes ſchweres und ſchwärzliches Metall, das beym Schiffbau von unendlichem Nutzen iſt. Man macht davon Kanonen, Anker, Dreggen, Bolzen, Spiker, Hängen, alle Arten Beſchläge &c. Das Eiſen wird den Schmieden gewöhnlich in Stangen von 12 bis 14 Fuſs Länge verkauft, welche theils platt, theils rund und theils viereckigt ſind. Man unterſcheidet dieſe drey Arten Stangen mit dem Namen Staſeiſen, Rundeiſen und viereckigtes oder Stangen-Eiſen. Schiffe die Eiſen laden, müſſen jederzeit Planken zwiſchen die Stangen legen, damit der Schwerpunct des Schiffs nicht zu tief zu liegen komme und das Schiff zu ſteif werde.

Staaf-EISEN oder Staf-EISEN.

Holl. Staaf-yzer.
Dän. Plat Stang-Jern.
Schw. Plat Stång-järn.
Engl. Flat iron-bars or ſtaves.
Franz. Fer plat.
Ital. Ferro piatto.
Span. Hierro en plancha ó tiradera planchuela.
Port. Ferro em plancha.

Eiſen in Stangen die ungefähr 10 bis 12 Fuſs Länge haben und dabey 2 bis 3 Zoll Breite und ungefähr 4 Linien Dicke. Hat es etwas wenigere Breite, ſo wird es auch Schaar-Eiſen genannt. ſ. Eiſen.

Rund-EISEN.

Holl. Rond Yzer.
Dän. Rund Stang-Jern.
Schw. Rund Stång-järn.

Engl.

Engl. Round iron bars.
Franz. Fer rond.
Ital. Ferro rotondo.
Span. Barras de hierro.
Port. Brequinha.

Runde eiſerne Stangen, die ungefähr ¾ Zoll im Durchmeſſer haben. Die Schmiede verfertigen gewöhnlich daraus die Bolzen. ſ. Eiſen.

Stangen-EISEN oder viereckigtes Eiſen.

Holl. Vierkant Staaf-yzer.
Dän. Firkantig Stang-Jern.
Schw. Fyrkantig Stång-Järn.
Engl. Square iron bars.
Franz. Fer carré.
Ital. Ferro quadrato.
Span. Hierro cuadradillo.
Port. Ferro quadrato.

Viereckigte Stangen Eiſen von ungefähr 2 Zoll Dicke. ſ. Eiſen.

EISEN der Gefangenen, ſ. Bujen der Gefangenen.

Scharf-EISEN, ſ. Scharfeiſen.

Kalfat-EISEN, ſ. Kalfateiſen.

Rabatt-EISEN, ſ. Rabatteiſen.

Dicht-EISEN, ſ. Dichteiſen.

Boden-EISEN, ſ. Bodeneiſen.

Schmal-EISEN, ſ. Schmaleiſen.

Plank-EISEN, ſ. Plankeiſen.

Schar-EISEN, ſ. Schareiſen.

Spiker-EISEN, ſ. Spikereiſen.

Dötel-EISEN, ſ. Döteleiſen.

Laſch-EISEN, ſ. Laſcheiſen.

EISENKRANKES Schiff.

Holl. Yzerſiek Schip.
Dän. Spiger-ſygt Skib, naar Bolter og Spiger ere afröſtede.

Schw. Spik-ſiukt Skepp, när bultar och ſpikar äro afroſtade, och toma hål til läck.
Engl. Iron ſick.
Franz. Se dit d'un vieux vaiſſeau dont les ferrures ſont uſées par la rouille e jouent.
Ital. Si dice d'un baſtimento del quale la ferratura è arrugginita e gioca.
Span. Eſto ſe dice de un navio cuando el herraje ſe cubre de orin.
Port. Se diz quando o ferragem de hum navio ſe cubre de ferrugem.

Wird von einem Schiff geſagt, deſſen Eiſenwerk viel vom Roſt gelitten hat, und dadurch los wird.

EISENWERK eines Schiffs.

Holl. Yzerwerk.
Dän. Jernwerk.
Schw. Järnverk.
Engl. Iron-work.
Franz. Ferrure.
Ital. Ferratura.
Span. Herraje del navio.
Port. Ferragem.

Die ſämmtlichen zum Bau eines Schiffs erforderlichen Bolzen, Spiker, Puttingen, Hängen und Beſchlag aller Art.

EISERNBAUM (beym Kahnbauer) ſ. Kuhfuſs.

EISERNE Platte, ſ. Platte.

EKLIPTIK.

Lat. Ecliptica, Orbita Solis annua, Circulus ſignifer.

Ein gröſster Kreis der Himmelskugel, welchen der Mittelpunct der Sonne durch ſeine eigne Bewegung von Abend gegen Morgen jährlich einmal zu durchlaufen ſcheint. Der ſcheinbare jährliche Weg der Sonne. Dieſer Kreis iſt Fig. XII. durch EL vorgeſtellt, wobey ♈Q den Equator, P den Nordpol, Q den Südpol, PS die Weltaxe und HR den Horizont bezeichnet. Die Griechen haben dieſen Kreis von den Eklipſen oder Finſterniſſen, die ſich allezeit nahe bey denſelben ereignen, zuerſt Ekliptik genannt.

Der

Der Winkel AvE, unter welchem ſich die Ekliptik mit dem Equator durchſchneidet, heiſst die Schiefe der Ekliptik. Er iſt gegen $23\frac{1}{2}°$. ſ. Weltſyſtem, Thierkreis.

ELBKAHN.

Holl. Groot vaartuig op de Elve.
Dän. Et Fart
Schw. Et Fartyg bå Elb-ſtrömen.
Engl. A ſort of flat-bottomed lighter employed on the Elbe.
Franz. Un grand bateau de l'Elbe, a fond plat.
Ital. Un grande battello obarca della Elba.
Span. Una barca grande de la Elba.
Port. Huma barca grande.

Ein plattes Fahrzeug, welches von dem Fluſs, worauf es ſeine meiſten Fahrten verrichtet, nämlich von der Elbe, ſeinen Namen führet. Es hat ſo wie der Oderkahn, ſowohl einen zugeſpitzten Vordertheil als auch Hintertheil. Die Spitze des Vordertheils, welche 18 Fuſs lang iſt, heiſst der Schoff oder Schaft, die 14 Fuſs lange Spitze des Hinterheils aber der Stand.

Beyde Spitzen werden in beſonderen Stücken, die man Schahlſpitzen nennt, an den Kahn angeſetzt. Der Boden iſt ganz von Eichenholz und erhält nur einige wenige Blade. Dagegen wird auf der Zuſammenfügung oder der Nuth, zweyer benachbarter Bodenbohlen, ein verpichter Spund verſenkt. Der Elbkahn erhält nur zwey Planken. Die unterſte, welche beynahe ſenkrecht auf dem Boden des Kahns ſteht, und die Bruhne genannt wird, iſt von Eichenholz, die oberſte Planke iſt aber nur Kiehnenholz und dünner als die Bruhne. Der Kahn erhält keine Binnung und Futterung, ſondern dagegen auf dem Vorder- und Hintertheil an jeder Seite des Kahns ein Kappſtück, zwiſchen beyden Kappſtücken aber auf jeder Seite des Kahns eine Latte. Das Kappſtück wird bloſs auf der oberſten Planke aufgenagelt, und daher unten ſehr dünn abgeſchärft. Auf den Kappſtücken und Latten kömmt noch ein Rieſsbord zu ſtehen. Die Kajüte heiſst auf dieſen Kähnen Bude. Sie iſt 18 Fuſs von dem Hintertheil entfernet und wird nur von leichten Tiſchlerdielen zuſammengeſetzt. Das Steuerruder, welches nur aus einem gekrümmten Helmholze und einer Waſſerdiele beſteht, wird bloſs mit einem ſtarken eiſernen Bolzen auf dem Hintertheil des Kahns befeſtiget. Ein Elbkahn pflegt 70 Fuſs lang, und in der Mitte des Bodens $8\frac{1}{2}$, im Bord aber $10\frac{1}{2}$ Fuſs breit zu ſeyn. Uebrigens wird er, auſſer den benannten veränderten Stücken, eben ſo wie eine Holzgelle, verfertiget und aufgebauet. ſ. Holzgelle.

ELGER.

Holl. Elger, Helger.
Dän. Fiſke-Lantſe.
Schw. Fiſk-lans.
Engl. Fiſh-gig.
Franz. Foëne.
Ital. Fiocina.
Span. Fisga.
Port. Fisga.

Ein eiſernes Werkzeug, Fig. 255. das wie ein Kamm geſtaltet iſt, deſſen Zähne mit Widerhaken verſehen ſind. An dieſem Kamm befindet ſich ein ziemlich langer Stiel a. vermittelſt welches man denſelben wie einen Pfeil auf Fiſche wirft, die ſich in der Nähe befinden. Wenn ſolche getroffen ſind, kehrt ſich das obere Ende des Elgers, wegen des daran befindlichen Gewigts, um, und der Fiſch kömmt mit dem Rücken unten zu liegen und man holt ihn alsdann mit einer an dem Elger befeſtigten Lien b. an das Schiff. Man bedient ſich auch des Elgers um Aale zu fangen, indem man nämlich den Elger hie und da in den Grund ſtöſst, damit die Aale zwiſchen den Zähnen mit Widerhaken beſitzen bleiben.

EMBARGO.

Holl. Beſlag, Embargo.
Dän. Embargo, Beſlag paa Skibe.
Schw. Embargo, Beflag på Skepp.
Engl. Embargo.
Franz. Embargo.
Ital. Imbarco ſopra i baſtimenti, arreſto.
Span. Embargo.
Port. Embargo.

Ein Arreſt oder Beſchlag auf Schiffe. ſ. Beſchlag.

EMBOLON. *Lat.* Roſtrum.

So hieſs bey den Alten der Schiffsſchnabel, der an und für ſich aus Holz beſtand, welches ſtark mit Eiſen beſchlagen war. ſ. Chalcembolum.

EMMER-Segel, ſ. Segel.

EMPHRACTA.

Waren bedeckte Fahrzeuge bey den Alten.

ENCHIRIDION. *Lat.* Capulum, manubrium.

So hieſs bey den Griechen das oberſte Ende eines Riems, an welches die Royer anfaſsten; der mittlere Theil hingegen hieſs *ourakos* und der unterſte oder das Blatt *ptera*.

ENCLIMA.

Hieſs bey den Alten der Kopf oder das oberſte Ende des Steuers.

ENDBETEL, ſ. Betel.

ENDJE.

Holl. Endje Touws,
Dän. En Toug-Ende, Tamp.
Schw. Täg ände.
Engl. A rope's end, a ſhort piece of rope.
Franz. Bout de corde.
Ital. Corto pezzo d'un capo.
Span. Trozo de cabo.
Port. Troço de cabo.

Eine Dagge oder ein kurzes Ende von einem Tau, womit gewöhnlich die Matroſen beſtraft werden.

ENGE, Meer-ENGE, ſ. Straſſe.

Land-ENGE, ſ. Landenge.

ENKOILIA. *Lat.* coſtæ.

So hieſſen bey den Alten die Ribben oder Innhölzer eines Schiffs. Heſychius nennt ſie *nomeis*.

ENKOPA.

Royepforten oder Gaten auf den Fahrzeugen der Alten.

ENKOPIN.

Scheinen bey den Alten die Zwiſchenräume zwiſchen den Ruderbänken an den inwendigen Seiten des Schiffs bedeutet zu haben.

ENORMISMATA.

So hieſſen bey den Alten die Rheden oder Stellen wo Schiffe feſtgemacht und verteuet wurden, man nannte ſie auch *ſaloi*, *katarseis*, *ormoi* und *uphormoi*, von welchen letztern Benennungen die noch jetzt gebräuchlichen italiäniſchen Wörter *ormeggiare* und *ormeggiatura* ihren Urſprung haben.

ENTERBEIL, ſ. Beil.

ENTERDREG, ſ. Dreg.

ENTERHAKEN an den Nocken der Raaen eines Branders.

Holl. Haaken of Dreggen aan de Nokken van de Raaen van een Brander.
Dän. Enterhager eller Raahager paa Nokken af Under-Raaerne.
Schw. Järn Krokar på nockarna.
Engl. Sheer-hooks.
Franz. Grapins de brûlot ou grapins de bout de vergue.
Ital. Rampegoni.
Span. Arpeos.
Port. Arpeos.

Haken, welche die Geſtalt der Fig. 537. haben, ſie werden an die Nocken der Raaen eines Branders befeſtigt, damit ſie in das feindliche Tauwerk faſſen, und das Schiff welches durch den Brander angeſteckt werden ſoll, feſthalten.

ENTERLOPER, ſ. Avanturiers (im zweyten Verſtande).

ENTERLUKEN.

Holl. Enterluiken.
Dän. Entreluger.
Schw. Enterlukor.
Engl. Scuttles upon the fore-caſtle and quarter-deck for a retreat by boarding.
Franz. Ecoutillons ſur les gaillard pour ſe retirer quand l'ennemi a abordé.
Ital. Boccaporte ſopra il caſtello e caſſaro per poterſi ritirare quando il nemico ha abordato.
Span. Eſcotillones del alcazar y caſtillo para retirarſe cuando los enemigos abordan al navio.
Port.

Port. Eſcotilhas do caſtello e da tolda para retirarſe quando os inimigos abordam.

Kleine Luken auf der Back, Schanze und Hütte, durch welche ſich die Mannſchaft unters Deck retirirt, wenn ſie nach geſchehener Enterung an dieſen Stellen in die Enge getrieben worden. Sie ſuchen alsdann unter dem Deck den Feind durch das Röſterwerk oder auch durch das Deck von Tauen mit Flinten und Piken zu ſchaden. ſ. Entern.

ENTERN.

Holl. Enteren.
Dän. Entre.
Schw. Entra eller äntra.
Engl. To board a ſhip.
Franz. Aborder un vaiſſeau.
Ital. Abordare, arrembare.
Span. Abordar al enemigo.
Port. Abordar, arpar ou arpoar os navios.

Ein feindliches Schiff auf der See mit Haken und Enterdreggen an ſich ziehen, um daſſelbe zu erſteigen und ſich Meiſter davon zu machen.

In alten Zeiten, vor Erfindung der Kanonen, war das Entern eine der gewöhnlichſten Unternehmungen, und ſelbſt noch in den neuern Zeiten. Die Franzoſen waren inſonderheit darinn den Engländern ſehr überlegen. So hatte z. B. der berühmte *Duguai Trouin* zu Ludwig XIV Zeiten ſein ganzes Anſehn blos ſeiner Geſchicklichkeit im Entern zu danken; der furchtbare *Jean Bart* und der *Chevalier Forbin* kannten keine andere Art zu ſtreiten als dieſe. Die Engländer ſollen daher zuerſt das Einziehen der Schiffs-Seiten erfunden haben, und ſeitdem dieſes die mehrſten Nationen befolgt haben, wird der Sieg auf Kriegsſchiffen gewöhnlich mit dem ſchweren Geſchütz entſchieden und das Entern iſt faſt gar nicht mehr möglich, ausgenommen bey denen Schiffen, die auf- und niederſtehende Seiten haben. Kaper und Korſaren ſuchen wegen ihrer Ueberlegenheit an Mannſchaft die Kauffahrer gewöhnlich gleich zu entern, theils weil ihnen dieſes den Sieg eher verſpricht, theils aber auch um das feindliche Schiff mit der Takelaſche und Ladung ganz in ihre Hände zu bekommen.

Es iſt das Entern überhaupt ein ſehr kühnes und miſsliches Unternehmen, denn die Folge

davon iſt jederzeit ein ſehr hartnäckiges Gefech auf dem erſtiegenen Schiffe, inſonderheit wen beyderſeitige Beſatzungen entſchloſſene Verthei diger ſind. Nicht allemal endiget ſich dieſe Gefecht damit, daſs das geenterte Schiff erober wird, ſondern oft werden die Erſteiger mit Ver luſt zurück getrieben, oder wol gar gänzlich niedergehauen und zu Gefangenen gemacht wenn nämlich die Enterdreggen und Haken de Feindes abgehauen und das Schiff mit Spiere wieder abgeſtoſſen worden. Ehe alſo ein Ka pitain zu entern ſucht, muſs er vorher wol di Stärke der Mannſchaft des Feindes kennen weil er ſonſt Gefahr läuft ſelbſt geentert z werden.

Wenn ein Schiffskapitain entern will, ſe poſtirt er auf die erhabenen Stellen des Schiffs nämlich auf der Back und Schanze, einen The der entſchloſſenſten Mannſchaft zum Ueberſprin gen in das feindliche Schiff und nähert ſich dem ſelben unter verdoppeltem Kanonen-Feuer. I er ſo nahe gekommen, daſs die Kanonen nich mehr gebraucht werden können, ſo macht e die Stückpforten nach und nach zu, damit de Feind keinen Eingang in dieſe finde und auc kein Feuer hineinwerfe. Die Matroſen un Seeſoldaten, welche zur Bedienung der Kanone gebraucht worden, kommen alsdann ebenfall aufs Deck und unterhalten das Musquetenfeuer auch werden Granaten unter die Feinde gewo fen und aus dem leichten Geſchütz der Back un Schanze, wie auch aus den Drehbaſſen de Marſſen mit Schrot auf ſie gefeuert. Ebenfall iſt ein Schiff, das entern will, mit Stinktöpfe verſehen, welches irdene Gefäſſe ſind, die m brennbaren und unerträglichen Geſtank verur ſachende Materien angefüllt ſind, und am Bug ſpriet oder an die Raaen aufgehänkt werden, un ſie kurz vorher, ehe das Signal zum Entern g gegeben wird, anzuſtecken und auf das feindlich Schiff fallen zu laſſen: auch werden vorher Fl ſchen mit Pulver, Schwefel und andern brennb ren und erſtickenden Dampf erregenden Dinge auf das Deck geworfen. Ueberhaupt muſs nicht vernachläſſiget werden, um Verwirrung un Schrecken unter die Feinde zu bringen.

Sobald das feindliche Schiff angeholt iſt un das Signal zum Entern gegeben, ſpringt die zum Entern beſtimmte Mannſchaft mit Piſtolen, kur zen Säbeln oder Hauern und Enter-Beilen i das feindliche Schiff und wird mit dem Feind handgemein. Der Feind hingegen vertheidig ſich mit Flinten, Piken und Helleparten. Kau fahre

fahrer ſind auch wohl mit einem Deck von Tauen (ſ. dieſes) und mit ſtarken auf dem Deck ſtehenden Schotten, in welchen Schieſslöcher befindlich ſind, verſehen. Hinter dieſen vertheidigt ſich die Mannſchaft oftmals aufs hartnäckigſte, und gewöhnlich wird vorher eine groſſe Niederlage unter denjenigen angerichtet, welche das Schiff erſtiegen haben, indem ſolche allenthalben dem Flintenfeuer ausgeſetzt ſind. An den Seiten der Schiffe liegen auch mit Schrot gefüllte Kiſten, die, ſo bald wie der Feind entert, angeſteckt werden.

Ein Schiff zu entern erfordert eine groſſe Geſchicklichkeit im Manoeuvriren, und kann nach Umſtänden und der Lage der Schiffe an verſchiedenen Stellen geſchehen. Am vortheilhafteſten iſt es aber, ſolche Stellung zu nehmen, daſs das feindliche Schiff beſtändig der Wirkung der Kanonen ausgeſetzt bleibt, und die ſeinigen nicht gebrauchen kann, und daher muſs derjenige, welcher entern will, ſuchen das Bugſpriet ſeines Feindes in die groſſe Wand zu fangen. Aubin und nach demſelben etliche unwiſſende deutſche Schriftſteller reden inzwiſchen von einer Enterung, da der Enterer ſeinen Bugſpriet in die groſſe Wand des Feindes gebracht hat, welches vielleicht niemals anders geſchehen iſt, als nur in dem Fall, da der Enterer das feindliche Schiff für ſchwach genug gehalten hat um die Seiten deſſelben mit ſeinen Vorſteven einzujagen. Bey hohler See iſt es beſſer an der Leeſeite des Feindes zu entern, weil der Wellenſchlag daſelbſt nicht ſo heftig iſt als an der Luvſeite; überdem kann ſich der Enterer daſelbſt, wenn er ſollte zurück geſchlagen werden, leichter entfernen. Bey ſehr ungeſtümer See iſt aber das Entern äuſſerſt gefährlich, weil beyde Schiffe durch die heftige Bewegung und das Aneinanderſtoſſen leicht Schaden leiden und ſinken können. Allgemeine Regeln zum Entern laſſen ſich durchaus nicht geben, weil ſolches nicht allein von der Lage der Schiffe und der mannigfaltigen Richtung des Windes, ſondern auch von unendlich vielen Umſtänden abhängt, die man nicht vorher wiſſen kann. Herr *Bourdé de Villehout* hat in ſeinem *Manoeuvrier* pag. 132-143. etliche Methoden angeführt.

Das ENTERN oder die ENTERUNG.

Holl. Entering, het enteren.
Dän. Entring.
Schw. Entring.
Engl. Boarding.
Franz. Abordage.
Ital. Arrembaggio.
Span. Abordaje.
Port. Abordagem.

Die Handlung des Entern. ſ. Entern.

ENTERONEIAS oder ENTERONIDA.

Ariſtophanes ſcheint hierunter die Bauchdenningen und Weger auf den Schiffen der Alten zu verſtehen.

ENTHEMION.

So hieſs auf den Schiffen der Alten der unterſte Theil des Hinterſchiffs. Vielleicht was wir den Pick nennen.

ENTRELOPER, ſ. Avanturiers im zweyten Verſtande.

EPACTRIDES.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten, deren Pollux erwähnt.

EPACTROCELETES.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten, deren Geſtalt und Gröſſe ungewiſs iſt.

EPAKTROKELES.

Iſt bey den Alten nach dem Bericht des Svidas eine Art Raubſchiff geweſen, und das Mittel zwiſchen dem Schiff *epaktris* und *keles*.

EPATROCLE.

Ein gewiſſes Fahrzeug bey den Alten.

EPHACÆ.

Eine Art Transportſchiff bey den Alten, das Volk führte.

EPHOLKIA oder EPHOLKIDES.

So nennt der Scholiaſt Ariſtophanis kleine Fahrzeuge oder Böte die an groſſen Schiffen befeſtigt waren, und von denſelben fortgeſchleppt wurden, ſie hieſſen auch *Akatia*.

EPIBADES oder EPIBATIDES.

Waren bey den Griechen Transportſchiffe, welche dazu dienten, die Seeſoldaten zu transportiren.

EPIBATAI.

So hieſſen bey den Griechen die Seefoldaten, welche von den Lateinern Claſſiarii genannt wurden. ſ. Claſſiarii.

EPIBATHRAI, ſ. Apobathrai.

EPICOPOTERES.

So hieſſen bey den Griechen die Stroppen, womit die Riemen an die Dullen gelegt wurden, ſie wurden auch *tropoteres*, *troppi* und von den Lateinern *ſtruppi* genannt.

EPIDROMOS.

Hieſs bey den Alten das hinterſte oder das Beſahnſegel, und war gröſſer als das *Dolon*.

EPIGEIA, ſ. Apogeia.

EPIKAMPES PARATAXIS.

War bey den Griechen diejenige Schlachtordnung, welche die Lateiner *forceps* nannten, und in welcher die Schiffe die Figur des Buchſtabens V ausmachten. Die Feinde pflegten in dieſem Fall ſich auf eben die Art zu ſtellen, um den eindringenden Theil der Schlachtordnung zu umzingeln.

EPIKOPOI.

So hieſſen auf den Schiffen der Alten diejenigen Royer, welche auf der hinterſten Duſt ſaſſen, da hingegen die auf der vorderſten Duſt *prokopoi* genannt wurden. Zuweilen findet man auch, daſs epikopoi ſo viel als Kriegsſchiffe bedeutet hat.

EPISEION.

Der Bogen auf dem Hintertheil von den Schiffen der Alten, unter welchem der Steuermann ſaſs. Man hat auch zuweilen ſo viel als einen Flügel, Wimpel oder Stander darunter verſtanden.

EPISTIA.

So hieſſen die Schiffszimmerwerfte bey den Griechen. Man nannte ſie auch *neoſoikoi* und *neoria*.

EPISTOLEUS.

War bey den Griechen der Viceadmiral oder der unter dem Admiral ſtehende oberſte Befehlshaber; er wurde auch *Epiſtoliaphoros* genannt. ſ. Admiral.

EPITONAI.

War eben das bey den Griechen, was die Lateiner *Anquinæ* oder *anguinæ* nannten. ſ. Anquinæ.

EPOTIDES.

So hieſs an den Schiffen der Alten eine Verſtärkung von Planken an jeder Seite des Vordertheils Weil das Vordertheil mit einem Geſicht verglichen zu werden pflegte, ſo hielt man die *epotides* vielleicht der Aehnlichkeit wegen für die Ohren; und dies ſcheint auch der Grund ihrer Benennung zu ſeyn.

EQUIPAGE eines Schiffs, ſ. Mannſchaft.

EQUIPAGE-MEISTER.

Holl. Equipagie-meeſter, Beſtierdier der Scheeps-uitruſting.
Dän. Equipage-Meſter.
Schw. Equipage-Mäſtare.
Engl. An Officer who has the charge of whatever relates to the equipping, mooring or ſecuring of ſhips; as well with regard to rigging, arming and fitting them for ſea, as to the careening and floating them out of the docks.
Franz. Maitre d'equipage.
Ital. Proveditore d'una armata.
Span. Proveditor de una armada.
Port. Provedor de huma armada.

So heiſst bey etlichen See-Mächten derjenige Officier, welcher für die Ausrüſtung der Kriegs- und Transportſchiffe ſorgt. Er hat zugleich die Aufſicht über den Proviant, Munition und überhaupt über alle zur Ausrüſtung erforderlichen Materialien, die ſich in den Arſenälen befinden, und ſtattet von der Ablieferung derſelben Rechnung ab.

ERDE oder ERDKUGEL. ſ. die Erklärung unter Weltſyſtem.

ERDFERNE. *Lat.* Apogæum.

Derjenige Punkt in der Bahn eines um die Erde laufenden Geſtirns, in welchem daſſelbe von der Erde am weiteſten abſteht. In dem Weltſyſteme des Ptolemäus war die Erde der Mittelpunkt aller Planetenbahnen, daher man der Sonne ſowohl als allen übrigen Planeten eine Erdferne beylegen konnte. Seitdem aber die kopernikaniſche Meinung vom Weltbau allgemein angenommen worden iſt, bleibt unter allen Geſtirnen der Mond das einzige, das ſeinen Umlauf um die Erde verrichtet, und man kann alſo jetzt blos nach der Erdferne des Mondes fragen; was ſonſt z. B. Erdferne der Sonne hieſs, wird jetzt Sonnenferne der Erde genannt.

Der Mond läuft um die Erde in einer elliptiſchen Bahn A D P E, Fig. III. in deren Brennpunct S die Erde ſteht. Seine Erdferne fällt dabey in A, wo ſein Durchmeſſer von der Erde geſehen, unter einem Winkel von 29° 27′ erſcheint. Dieſem Punct gegen über liegt in P die Erdnähe und A P iſt die Apſidenlinie oder Axe der Bahn. Die Puncte A und P bewegen ſich jährlich um 41 Grad von Abend gegen Morgen. In der Erdnähe iſt der Mond von uns um 6362 Erdhalbmeſſer oder 54686 geographiſche Meilen entfernt.

ERDGURTEL, ſ. Zonen.

ERDNÄHE, ſ. die Erklärung unter Erdferne.

ERDSPILL, ſ. Spill.

ERDSTRICHE, ſ. Zonen.

ERETMOI.

So hieſſen die Riemen bey den Griechen, ſie wurden auch *kopai* und *tarſoi* und von den Lateinern *remi* genannt.

ERETAI, KOPELATAI.

Waren die Ruderknechte oder die Royer auf den Schiffen der Griechen. Polybius nennt ſie *hyparchontes*. Bey eben dieſem Schriftſteller und beym Xenophon heiſſen ſie auch *pleromata*. In ganz alten Zeiten, da die Griechen noch wenig Sorgfalt auf die Ausrüſtung der Kriegsſchiffe wandten, dienten dieſe Leute zugleich auch als Matroſen und Seeſoldaten. In den neuern Zeiten hatten ſie auch auſſer den Eretai eigentliche *Nautai* (Matroſen) und *Epibatai* (Seeſoldaten).

ERISMA.

Bedeutete bey den Griechen Ballaſt, womit die Schiffe beſchwert wurden. Man nannte ſolchen auch *themelios*, *herma*, *kephalos* oder *kephalon*, und bey den Lateinern *ſaburra*.

ESBUGT, ſ. Bugt.

ESHAKEN, ſ. Haken.

ESCADRE, ſ. Geſchwader.

ESCHENHOLZ, ſ. Holz.

ESELSHAUPT.

Holl. Eezels-hoofd.
Dän. Æſels-Hoved.
Schw. Eſelhufvud.
Engl. Cap of the maſt head.
Franz. Chouquet, ton, tête de more.
Ital. Teſta di moro.
Span. Tamborete.
Port. Pega.

Ein Stück hartes Holz, (Fig. 238. und Fig. 239.) welches den Maſten und Stengen, und den Stengen und Bramſtengen zur Befeſtigung über den Sahlingen dient. Es iſt daher mit einem viereckigten über die Hälfte hineingehenden Loch b verſehen, womit es auf das oberſte Ende von dem Top des Maſts oder der Stenge geſetzt wird; an dem andern Ende hat es ein rundes Loch a, wodurch die Stenge fährt. Man ſieht ſolches in der Figur 237. y y und Fig. 249 y y. deutlicher. Die Geſtalt des Eſelshaupts iſt gewöhnlich ein länglichtes Viereck, Fig. 238. deſſen Länge dreymal den Durchmeſſer der Stenge oder Bramſtenge, die durch daſſelbe fährt, enthält, doch machen die Engländer ſolches noch etwas länger. Die Dicke deſſelben iſt $\frac{1}{3}$ der Länge. Da es einen ziemlich groſſen Umfang haben muſs, ſo kann es ſelten aus einem einzigen Stück gemacht werden, es iſt daher gewöhnlich mit einem Schwalbenſchwanz der Länge nach zuſammengefügt, auch ſind die Seiten mit ſtarken eiſernen Banden beſchlagen und überdem werden die Fugen durch eiſerne Bolzen geſichert, die queer durch das Eſelshaupt getrieben und verklunken werden. Unter dem

Eſelshaupt ſind an jeder Seite zwey ſtarke Augbolzen eingeſchlagen, woran die Blöcke der Toppenants und des Stengenwindreeps, Fig. 237. v. gehaket werden. Da das Eſelshaupt das Oberſte von dem Top des Maſts oder der Stenge bedeckt, ſo wird ſolcher auch dadurch für das Eindringen des Regens geſichert. In ältern Zeiten hatte das Eſelshaupt gewöhnlich die Geſtalt der Fig. 239, jetzt iſt ſolches aber faſt allgemein ein länglichtes Viereck, Fig. 238. Jeder Maſt der durch eine Stenge, oder jede Stenge die durch eine Bramſtenge verlängert wird, muſs daher mit einem Eſelshaupt verſehen ſeyn; ebenfalls hat das Bugſpriet, welches durch den Klüverbaum verlängert wird, ein Eſelshaupt, auch der Flaggenſtock auf der Kampanje. Kleine Fahrzeuge haben ſtatt des Eſelshaupts nur einen eiſernen Bügel um den Top der Maſten, der aber eben ſo wie das Eſelshaupt ein rundes Loch hat, wodurch die Stenge fährt. Die Namen der Eſelshäupter, die man auf einem dreymaſtigen Schiff gebraucht, ſind folgende.

1) Groſſe Eſelshaupt. Fig. 236. X.

Holl. Groot Ezelshoofd.
Dän. Store Æſels-Hoved.
Schw. Stora Eſelhuvud.
Engl. Cap of the main maſt.
Franz. Chouquet du grand mât.
Ital. Teſta di moro di maeſtra.
Span. Tamborete mayor.
Port. Pega do maſtro grande.

2) Beſahns-Eſelshaupt. Fig. 236. o.

Holl. Bezaans-Ezelshoofd.
Dän. Beſan-Æſels-Hoved.
Schw. Beſan Eſelhuvud.
Engl. Cap of the mizen-maſt.
Franz. Chouquet d'artimon.
Ital. Teſta di moro di mezzana.
Span. Tamborete de meſana.
Port. Pega da mezena.

3) Fock-Eſelshaupt. Fig. 236. r.

Holl. Fokke Ezelshoofd.
Dän. Fokke Æſels-Hoved.
Schw. Fock-Eſelhuvud.
Engl. Cap of the fore maſt.
Franz. Chouquet de miſaine.

Ital. Teſta di moro di trinchetto.
Span. Tamborete de trinquete.
Port. Pega de traquete.

4) Das Eſelshaupt des Bugſpriets. Fig. 236. t.

Holl. Ezelshoofd op de Boegſpriet.
Dän. Bougſpryts Æſels-Hoved.
Schw. Bogſpröts Eſelhuvud.
Engl. Cap of the bowſprit.
Franz. Chouquet de beaupré's.
Ital. Teſta di moro del copreſſo.
Span. Tamborete del baupres.
Port. Pega do gorupes.

5) Das groſſe Stengen-Eſelshaupt. Fig. 236. Z.

Holl. Ezelshoofd op de groote Steng.
Dän. Store Stænge Æſels-Hoved.
Schw. Store Stäng-Eſelhuvud.
Engl. Cap of the main top-maſt.
Franz. Chouquet du grand mât de hune.
Ital. Teſta di moro di gabbia.
Span. Tamborete del maſtelero de gabia.
Port. Pega do maſtareo grande.

6) Das Kreuzſtengen-Eſelshaupt. Fig. 236. i.

Holl. Ezelshoofd op de Kruis-Steng.
Dän. Kryds-Stænge Æſels-Hoved.
Schw. Kryſs-Stäng Eſelhuvud.
Engl. Cap of the mizen top-maſt.
Franz. Chouquet du perroquet de fougue.
Ital. Teſta di moro di contramezzana.
Span. Tamborete de sobre meſana.
Port. Pega do maſtareo de gata.

7) Das Vorſtengen-Eſelshaupt. Fig. 236. m.

Holl. Ezelshoofd op de Voor-Steng.
Dän. Fore Stænge Æſels-Hoved.
Schw. För-Stäng Eſelhuvud.
Engl. Cap of the fore-top-maſt.
Franz. Chouquet du mât de hune d'avant.

Ital. Testa di moro di parochetto.
Span. Tamborete del mastelero de velacho.
Port. Pega do mastareo de velacho.

8) Das Eselshaupt des Flaggenstocks. Fig. 236. s.

Holl. Ezelshoofd van de Vlagstok.
Dän. Flagstokkens Æsels-Hoved.
Schw. Flagg-stakens Eselhuvud.
Engl. Cap of the flag-staff.
Franz. Chouquet du baton de pavillon.
Ital. Testa di moro dell' asta della bandera da poppa.
Span. Tamborete de la asta de bandera.
Port. Pega da asta de bandeira.

ESELSOHREN.

Holl. Ezels-Ooren.
Dän. Æsels ören.
Schw. Esel-öron.
Engl. Strops under the cap of top-masts.
Franz. Estrops sous le chouquet des mâts de hune & de perroquet.
Ital. Stroppi sotto la testa di moro degli alberi di gabia.
Span. Gazas del tamborete.
Port. Estrobos da pega.

So hiessen vormals zwey Stroppen die unter dem Eselshaupt der Stenge sassen und welche dazu dienten, die Bramschoten einzuknebeln, jetzt, da die Marstoppenants nicht mehr zu Bramschoten gebraucht werden, findet man sie nicht mehr. s. Ohrliets-Block.

ESCHAREUS.

So hiess auf den Schiffen der Griechen die Person, welche mit dem Feuer beschäftigt war. Etliche halten ihn daher für den Koch, andere aber für einen Priester der Opfer brachte.

ESKADER, s. Geschwader.

ESPING.

Holl. Een Soort van een Sloep in de Oost-zee.
Dän. Esping.
Schw. Esping.

Engl. A kind of sloop.
Franz. Espece de bateau dans la mer baltique.
Ital. Sorte di balandra nel mar baltico.
Span. Especie de balandra en el mar baltico.
Port. Especie de chalupa do mar baltico.

Ein kleines Fahrzeug in der Ostsee, es hat einerley Takelasche mit der Jacht, aber es hat dabey keinen Spiegel. In Schweden nennt man daher Espingsbod ein kleines Werft, wo man Espingen und andere kleine Fahrzeuge bauet.

ETMAL.

Holl. Eetmal.
Dän. Etmal.
Schw. Etmal.
Engl. The run of a ship for twenty four hours.
Franz. Cinglage.
Ital. Venti quattro ore.
Span. Dia natural ó cingladura de un dia natural.
Port. Espaço de 24 horas.

Eine Zeit von vier und zwanzig Stunden.

Eine EULE fangen.

Holl. Een Uil vangen.
Dän. At fange en Ugle, at giere.
Schw. Fånga en Uggla.
Engl. To build a chapel, to chapel a ship.
Franz. Faire chapelle.
Ital. Far un alluamento.
Span. Tomar por la lua ó lura.
Port. Tomar fargo.

Man sagt dass das Schiff eine Eule fängt, wenn es bey dem Winde segelt, und durch Unvorsichtigkeit des Ruderbesteurers den Wind gerade von vorne bekömmt, auch dabey durch den Wind wendet, so dass es auf der andern Seite wieder bey dem Winde liegt. Es kann solches auch durch eine plötzliche Veränderung des Windes und durch Ströme geschehen.

EUSELMUS.

Der Name eines gewissen Fahrzeugs bey den Alten.

EVER, s. Ewer.

EVOLUTIONEN.

Holl. Evolutionen, het keeren en wenden van de Scheepen.
Dän. Evolutioner.
Schw. Evolutioner.
Engl. The movements of a fleet in forming the line of battle, or the orders of retreat or ſailing.
Franz. Evolutions.
Ital. Evolutioni.
Span. Evoluciones navales.
Port. Evolaçoens.

Die verſchiedenen Wendungen oder Bewegungen eines Schiffs oder einer Kriegsflotte auf der See, z. E. Halſen, durch den Wind wenden, abfallen &c. Ein Geſchwader oder eine Kriegsflotte macht eine Evolution, wenn ſie ihren Cours verändert und die Schiffe derſelben alle zugleich manoeuvriren oder auch nach einander durch den Kontermarſch. Jede Evolution verurſacht alſo eine Veränderung der Lage des Schiffs in Anſehung des Windes. Die Kunſt die Evolutionen gewiſſen Geſetzen zu unterwerfen, wird die Kunſt zu Manoeuvriren genannt.

EWER.

Holl. Een Soort van een Schuit op de Elve.
Dän. Et Slags Fartöj, Baad.
Schw. Et ſlags fartyg eller fiſkare-båt på Elbſtrömen.

Engl. A kind of a river boat or fiſhing-boat.
Franz. Espece de bateau.
Ital. Sorte di battello.
Span. Barca.
Port. Barca.

Ein offnes einmaſtiges Fahrzeug, welches auf dem untern Theil der Elbe zum Fiſchen gebraucht wird, oder auch Güter, Lebensmittel und andere Bedürfniſſe von einem Ort zum andern zu bringen.

EWERFÜHRER.

Holl. Schuit-voerder.
Dän. Sköjte-Förer.
Schw. Präm-förare.
Engl. Water-man.
Franz. Gabarier.
Ital. Gabariere.
Span. Gabarrero.
Port. Gabareiro.

So werden in Hamburg diejenigen genannt, welche die Kaufmannsgüter mit Schuten von den Schiffen holen oder dahin bringen.

EWERSEGEL, ſ. Segel.

EWERTUCH, ſ. Tuch.

EXTERS, ſ. Piekſtücke.

F.

FACKEN.

Holl. Perken en Vakken.
Dän. Fakker eller Diſtancen imellem Spanterne.
Schw. öpningen emallan Timren.
Engl. Timber and room or room and ſpace.
Franz. Mailles.
Ital. Le diſtanze fra i membri o ſtamenali del baſtimento.
Span. Vacios de las cuadernas.
Port. Claras ou vaô.

Die Weiten oder Räume zwiſchen den Inhölzern. Auf Kriegsſchiffe haben ſolche wol 6 bis 12 Zoll, und werden über dem Waſſer und auch noch etliche Fuſs unter dem Waſſer mit Hölzern, die eben ſo dick als die Innhölzer ſelbſt ſind, ausgefüllt, damit die Kugeln nicht ſo leicht durchdringen. Die Seiten des Schiffs werden auch dadurch maſſiver und können folglich der Gewalt des Schlingerns und Stampfens beſſer widerſtehen. Auf Kauffahrern ſind die Facken weiter und werden wegen der Koſtbarkeit des Holzes ſelten ausgefüllt.

FADEN oder FAHM, ſ. Klafter.

FADMEN oder ABFADMEN.

Nach Faden oder Klaftern etwas meſſen.

FAHRBAR.

Holl. Vaarbar.
Dän. Sejlbar, Farbar.
Schw. Farbar.
Engl. Navigable.
Franz. Navigable.
Ital. Navigabile.
Span. Navegable.
Port. Navegavel.

Bedeutet in der Seeſprache eben ſo viel als ſchiffbar. Ein Revier oder Fluſs iſt fahrbar, wenn derſelbe allenthalben die erforderliche Tiefe hat, Schiffe zu tragen. Etliche Flüſſe und Häfen ſind nur für kleine Fahrzeuge fahrbar.

FÄHRE.

Holl. Veer.
Dän. Færge.
Schw. Färja.
Engl. Ferry - boat.
Franz. Bac, nacelle.
Ital. Barca da traghettare fiumi.
Span. Barco de paſſaje.
Port. Barca em que ſe paſſam carroças, gentes de huma parte do rio para a outra.

Ein flaches und niedriges Fahrzeug, mit welchem für einen gewiſſen geordneten Preis Menſchen, Pferde und Wagen über einen Fluſs geſetzt werden. Es hat die Geſtalt eines länglichten Vierecks und der Vorder- oder Hintertheil ſchieſst ſo weit voraus, daſs man ſolchen auf das Ufer ſchieben kann, damit die Wagen gerade hineinfahren. Gewöhnlich werden von der Regierung des Landes an mehrern Stellen der Flüſſe ſolche Fähren unterhalten. Derjenige dem die Aufſicht darüber gegeben, oder der die Fähre auch gepachtet hat, wird der Fährmann genannt; er hat noch etliche Fährknechte zu Hülfe und empfängt das Fährgeld von den überfahrenden. Wenn der Fluſs nicht breit iſt, wird die Fähre zuweilen mit einem Tau hin und her gezogen, ſonſt aber mit Staken oder Riemen fortgetrieben. Das Tau hängt entweder im Waſſer und man zieht es in der Fähre nach und nach in die Höhe, oder es iſt jenſeits des Fluſſes um ein Spill geſchlagen, vermittelſt welches man windet. Eine kleine Fähre, die von einem Mann regiert wird und dazu dient Paſſagiere überzuſetzen, heiſst eine Handfähre.

Zur See FAHREN.

Holl. Ter Zee vaaren.
Dän. Fare til Söes.

Schw.

Schw. Fara til ſjös.
Engl. Navigate.
Franz. Naviguer.
Ital. Navigare.
Span. Navegar.
Port. Navegar.

Mit einem Schiffe zur See gehen oder zur See reiſen.

FAHREN, das Tauwerk fährt.

Holl. Vaaren.
Dän. Fare.
Schw. Fara.
Engl. To run or go through a block.
Franz. Paſſer.
Ital. Paſſare.
Span. Paſſar los cabos paſſan por los motones.
Port. Paſſar.

Heiſst in der Seeſprache ſoviel als laufen oder gehen, und wird inſonderheit von Tauen geſagt. Das Tauwerk fährt durch Blöcke, über Scheiben, durch Gaten. Auch ſagt man von den Stengen und dem Klüverbaum, daſs ſie durch die Eſelshäupter fahren.

FÄHR-Ewer, FÄHR-Schiff, FÄHR-Schute.

Holl. Veer-ſchuit.
Dän. Færge-Baad.
Schw. Färja.
Engl. Ferry-boat.
Franz. Bateau de paſſage.
Ital. Battello di paſſaggio.
Span. Barco de paſſaje.
Port. Barca de paſſagem.

Ein Ewer oder Fahrzeug auf Flüſſen, das an geſetzten Tagen von einem Ort zum andern geht und für einen feſtgeſetzten Preis Waaren und Paſſagiere mitnimmt. Ein ſolches Fahrzeug iſt jederzeit gröſſer als eine gewöhnliche Fähre, die auf Flüſſen zum Ueberſetzen gebraucht wird.

FAHRT.

Holl. Vaart.
Dän. Fart.

Schw. Färd.
Engl. Voyage.
Franz. Voyage.
Span. Viaje.
Port. Viagem.

Die Reiſe ſelbſt. So ſagt man z. B. wir haben eine gute, eine ſchlechte Fahrt gehabt.

FAHRT eines Schiffs, das Schiff hat FAHRT oder macht FAHRT.

Holl. Vaart.
Dän. Fart.
Schw. Fart.
Engl. Way of a ſhip, the ſhip has freſh way through the water.
Franz. Aire ou erre du vaiſſeau.
Ital. Cammino della nave.
Span. El andar del navio. El navio lleva via.
Port. Andar do navio,

Der Lauf oder die Geſchwindigkeit eines Schiffs. Wenn man durch den Wind wenden will, ſo läſst man das Schiff erſtlich etwas abfallen, damit es mehr Fahrt bekömmt und deſto beſſer auf ſein Steuer lüſtert, wenn man die Ruderpinne in Lee duvet um zu wenden. Wenn man zum Anker gehen will, benimmt man dem Schiffe die Fahrt, indem man daſſelbe in den Wind bringt und die Marsſegel back legt. Man ſagt das Schiff läuft eine glatte Fahrt, wenn es bey gutem Wetter und wenigem Winde dennoch ziemlich ſchnell läuft, welches durch Strömme geſchehen kann. Es läuft eine harte Fahrt, wenn es ſehr ſchnell ſegelt. Es läuft eine felle Fahrt, wenn es bey ſchwerem Winde ſo ſchnell wie nur möglich iſt ſegelt.

FAHRWASSER.

Holl. Vaarwater.
Dän. Farvand.
Schw. Farvatten.
Engl. Fair way.
Franz. Paſſe ou milieu d'un chenal.
Ital. Corrente, paſſo nel fiume.
Span. Corriente, paſſo de un rio.
Port. Paſſo de hum rio.

Die Mitte oder der Strom eines Fluſſes, wo das Waſſer tief genung iſt daſs Schiffe daſelbſt fahren können. Eben ſo verſteht man darunter den Kanal oder Weg den die Schiffe zwiſchen Bänken, Klippen und Untiefen halten müſſen. An beyden Seiten deſſelben ſind Tonnen und Baaken gelegt, damit die Schiffer oder Lootſen denſelben finden können.

FAHRZEUG.

Holl. Vaartuig.
Dän. Fartöj.
Schw. Fartyg.
Engl. A Veſſel of any kind.
Franz. Batiment, Embarquation.
Ital. Baſtimento.
Span. Embarcacion.
Port. Embarcaçaõ.

Die allgemeine Benennung groſſer und kleiner Schiffe oder aller Gebäude, womit man auf dem Waſſer fortzukommen ſucht. Die Namen und Arten der Fahrzeuge ſind ſo viel und mancherley, daſs ſie faſt nicht zu zählen ſind, und jedes Land giebt ſeinen Schiffen eine andere Bauart und andere Namen. Eigentlich verſteht man unter Fahrzeuge nur die Kauffardeyſchiffe und diejenigen, welche noch kleiner ſind, unter Schiffe begreift man aber die gröſsten Fahrzeuge, oder diejenigen, welche zum Kriege ausgerüſtet ſind. Die bekannteſten in Europa gebräuchlichen Fahrzeuge ſind Briggen, Schnauen, Huker, Fleuten, Pinken, Katten, Barken, Kuffen, Schmacken, Galeoten, Galeaſſen, Kutter, Schuner, Espingen, Schlupen, Jachten, Lugger, Tjalken, Kraier, engliſche und ſchwediſche Bilander und andere mehr.

Die gebräuchlichſten offenen Fahrzeuge oder diejenigen, welche kein Deck haben, ſind Ewer, Böte, Schlupen, Jollen &c. Kriegs- oder Orlogsfahrzeuge ſind Kriegs- oder Orlogsſchiffe und Fregatten. Unter Ruderfahrzeuge verſteht man diejenigen, welche mit Riemen und Segel fortgetrieben werden, als: Galeeren, Schebecken, Felucken und andere mehr.

FALCATA.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten.

FALCES NAVALES.

Waren bey den Römern eine Art Sichel, womit man den feindlichen Schiffen das Tauwerk zerſchnitt.

FALL.

Holl. Val.
Dän. Fald.
Schw. Fall.
Engl. Haliard.
Franz. Driſſe.
Ital. Drizza.
Span. Driza.
Port. Driça.

Ein laufendes Tauwerk, vermittelſt welches die Segel, Flaggen und Wimpel aufgezogen und geſtrichen werden. Jedes Segel hat ſeine Fall. Bey den Stagſegeln iſt ſie am einfachſten, weil blos an das oberſte Ende dieſer Segel ein einſcheibigter Block genähet iſt, wodurch die Fall geſchoren wird, wovon das eine Ende vorher um den Kopf des Maſts geſtochen iſt, das andere aber fährt durch einen an das Eſelshaupt befeſtigten Block und von da nach dem Schiff hinunter und wieder durch einen Fuſsblock. Zuweilen iſt auch nur ein bloſſes Reep an das oberſte Ende dieſer Segel befeſtigt und an dem andern Ende dieſes Reeps iſt ein einfacher Block geſtropt; durch dieſen fährt alsdann die Fall, wovon das eine Ende unten ebenfalls befeſtigt iſt, das andere welches aber zum Läufer dient, fährt eben ſo um einen Fuſsblock und wird auf dem Deck feſtgemacht oder um einen Klamp gelegt. Die Marsſegel haben gewöhnlich doppelte Fallen, nämlich an jeder Seite des Maſts eine. Sie beſtehen aus einem ordentlichen Takel. Es fährt nämlich ein einfaches Tau, Fig. 92. b b. welches das Drehreep heiſst, durch einen an die Mitte der Marsraa befeſtigten Block, und ferner durch die Drehreepsblöcke, die an die Backbord- und Steuerbord-Seite von dem Top des Maſts genähet ſind. An den beyden Enden des Drehreeps iſt ein zwey- oder dreyſcheibigter Block geſtropt, und durch dieſen und einen andern Warrelblock, der gewöhnlich an die Seite der Back und Schanze gehakt oder an die Ruſten befeſtigt iſt, wird ein Läufer (Fig. 92. c c c.) geſchoren, der Fall genannt wird. (NB. Faſt in allen Sprachen wird das eigentliche Drehreep mit der Fall verwechſelt und eines für das andere genommen.)

Die Engländer haben gewöhnlich einen zweyſcheibigten Block auf die Mitte der Raa genähet, wodurch zwey beſondere Drehreepen fahren. Die Fallen der Bramſegel ſind eben ſo geſtaltet, doch nur einfach und beſtehen aus einem minder ſchweren Takel, das gewöhnlich ans Mars feſtgehakt wird (Fig. 92. iſt d d das Drehreep und e e die Fall dieſer Segel). Die Fallen der Obenbramſegel und auch wohl der Bramſegel beſtehen zuweilen nur aus einem einfachen Tau, das um die Raa geſchlagen iſt, und durch einen am Top des Maſts befindlichen Block nach dem Schiff hinunter fährt wo es feſtgemacht wird. Dieſes Tau führt alsdann den Namen Bramreep, Obenbramreep. Die Fallen der untern Segel, nämlich des groſſen des Fock und des Beſahnſegels werden Kardeele genannt (ſ. Kardeele), und haben eine andere Einrichtung als die Marsfallen. Jetzt hängen die Raaen dieſer Segel aber gewöhnlich in einem feſten Strop. Die Fallen der Blinde und der Schiebblinde werden Ausholer genannt. Die blinde Raa hängt jetzt aber auch allgemein in einem feſten Strop. Die Leeſegel haben ebenfalls ihre Fallen, die aber aus einem einfachen Tau beſtehen. Bey den unter Leeſegeln iſt dieſes an das oberſte Ende des Leeſegels oder an die Mitte von der Raa deſſelben feſtgemacht, fährt alsdann durch einen Block am Ende der Leeſegelſpier, und endlich durch einen dritten Block unter der Raa zum Schiff hinunter, woſelbſt es an der Seite des Schiffs bey der Wand um einen Klamp gelegr wird. Die Fallen der Marsleeſegel ſind eben ſo beſchaffen, gewöhnlich fahren ſie aber durch das Soldatengat zum Fuſs des Maſts hinunter, woſelbſt ſie um einen Klamp feſtgemacht werden. Die Fall des Wimpels (Fig. 92. f f.) beſteht blos aus einer Lien, die um eine Scheibe am Top des Maſts fährt. Die beyden Enden dieſer Lien werden an den Wimpel gebunden, ſo daſs man, vermittelſt des einen herunter hängenden Parts, den Wimpel aufholen und mit dem andern ihn niederholen kann. Die Flaggenfall iſt eben ſo am oberſten Ende der Flagge feſt und fährt oben durch den Flaggenſtock nach dem Hintertheil des Schiffs hinunter. Die Gaffelfall oder Piekfall iſt in denjenigen Fahrzeugen, die eine Gaffel führen, mit einem Hakblock dicht bey der Mick der Gaffel angehakt und durch dieſen Block und durch einen andern, der am Top des Maſts hängt, wird die eigentliche Fall geſchoren. Die Bagienraa hat keine Fall, ſondern hängt in einem feſten Stropp. Die Namen der Fallen, wovon wir in dieſem Artikel geredet haben, ſind folgende:

1) Die groſſe-Mars-FALL.

Holl. Groot Mars-Zeils-Val.
Dän. Store Mærs-Fald.
Schw. Stor-Märs-Fall.
Engl. Fore-top-ſail haliard.
Franz. Driſſe du grand hunier.
Ital. Drizza di gabbia.
Span. Driza de gabia.
Port. Aderiça da gavea grande.

2) Die groſſe Bram-FALL.

Holl. Groot Bram-Zeils-Val.
Dän. Store Bram-Sejls-Fald.
Schw. Stor-Bram-Fall.
Engl. Main-top-gallant-haliard.
Franz. Driſſe du grand perroquet.
Ital. Drizza di pappafico di maeſtra.
Span. Driza del Juanete mayor.
Port. Aderiça do Joanete grande.

3) Die Vormars-FALL.

Holl. Voor-Mars-Zeils-Val.
Dän. Fore-Mærs-Sejls-Fald.
Schw. För-Märs-Fall.
Engl. Fore-top-ſail-haliard.
Franz. Driſſe du petit hunier.
Ital. Drizza di parochetto, o di velacio.
Span. Driza de velacho.
Port. Aderiça do velacho.

4) Vorbram-FALL.

Holl. Voor-Bram-Zeils-Val.
Dän. Fore-Bram-Sejls-Fald.
Schw. För-Bram-Fall.
Engl. Fore-top-gallant-haliard.
Franz. Driſſe du petit perroquet.
Ital. Drizza di pappafico di parrochetto.
Span. Driza del Juanete de proa.
Port. Aderiça do Joanete de proa.

5) Kreuzſegel-FALL.

Holl. Kruis-Zeils-Val.
Dän. Kryds-Sejls-Fald.
Schw. Kryſs-Seglets Fall.
Engl. Mizen-top-ſail-haliard.

Franz. Driſſe du perroquet de fougue.
Ital. Drizza di contra mezzana.
Span. Driza de ſobremezana.
Port. Aderiça de gata.

6) Kreuzbramſegel-FALL.

Holl. Kruis-Bram-Zeils-Val.
Dän. Kryds-Bram-Sejls Fald.
Schw. Kryſs-Bram-Seglets Fall.
Engl. Mizen-top-gallant-haliard.
Franz. Driſſe de la perruche.
Ital. Drizza di caccaro o di belvedere.
Span. Driza de periquito.
Port. Aderiça de ſobregata.

7) Stagſegel-FALL.

Holl. Stag-Zeils-Val.
Dän. Stag-Sejls Fald.
Schw. Stag-Seglets Fall.
Engl. Haliard of a ſtay-ſail.
Franz. Driſſe d'une voile d'étai.
Ital. Drizza d'una vela di ſtraglio.
Span. Driza de las velas de Eſtay.
Port. Aderiça das velas de Eſtay.

8) Klüver-FALL.

Holl. Kluiver-Val.
Dän. Klyver-Fald.
Schw. Klyfvar-Fall.
Engl. Haliard of the jib.
Franz. Driſſe du grand foc.
Ital. Drizza del flocco.
Span. Driza del foque mayor.
Port. Aderiça da boyarona.

9) Wimpel-FALL.

Holl. Wimpel-Val.
Dän. Vimpel-Fald.
Schw. Vimpel-Fall.
Engl. The haliard of a pendant.
Franz. Driſſe de flamme.
Ital. Drizza di flammola.
Span. Driza del gallardete.
Port. Aderiça da flamula.

10) Flaggen-FALL.

Holl. Flagge-Val.
Dän. Flaggen-Fald.
Schw. Flagg-Fall.
Engl. Enſign haliard.
Franz. Driſſe de pavillon.
Ital. Drizza di bandiera.
Span. Driza de la bandera.
Port. Aderiça da bandeira.

11) Leeſegel-FALL.

Holl. Ly-Zeils-Val.
Dän. Læſejls-Fald.
Schw. Läſeglets-Fall.
Engl. Haliard of a ſtudding-ſail.
Franz. Driſſe d'une bonnette.
Ital. Drizza del ſcopa-mare e dei coltellazzi.
Span. Driza de las raſtreras y alas.
Port. Aderiça das barredouras e cutellos.

12) Gaffel-FALL oder Piek-FALL.

Holl. Gaffel-Val.
Dän. Gaffel-Fald.
Schw. Gaffel-Fall.
Engl. Throat-haliard.
Franz. Driſſe du pic, ou d'une vergue à corne.
Ital. Drizza del pico.
Span. Driza de la cangreja.
Port. Aderiça da carangueja.

Blinde-FALL, ſ. Ausholer der Blinde.

Der FALL des Hinterſtevens, des Spiegels &c.

Holl. Het Vallen van den Agterſteven.
Dän. Fald.
Schw. Akterſtäfvens Fall.
Engl. Rake of the ſtern-poſt.
Franz. Quête de l'etambord.
Ital. Lanciamento della ruota o della aſta di poppa.
Span. Lanzamiento del codaſte.
Port. Cahimento da cadaſte da poppa.

Das Ueberlehnen oder Ueberhängen des Hinterſteven. In älteren Zeiten gab man überhaupt dem Hinterſteven weit mehr Fall als jetzt gebräuchlich iſt, und ſelbſt noch Du Hamel nimmt dazu den 12ten bis 15ten Theil der Schiffslänge. Einige neuere Schiffbauer haben mit Recht angefangen den Hinterſteven gar nicht mehr überhängen zu laſſen, ſondern ihn ſenkrecht auf den Kiel zu ſetzen. Ich werde unter dem Artikel Schiffbau zeigen, daſs das Ausſchieſſen des Vorſtevens und der Fall des Hinterſtevens dem Schiffe mehr ſchädlich als nützlich iſt, und durchaus zu nichts anders dient, als demſelben mehr Anſehn zu geben. Man leſe auch den Artikel: Einen Katzenrücken aufſtechen. Das Ueberhängen des Spiegels und der Heckſtützen, überhaupt aller Theile des Hinterſchiffs, nennet man ebenfalls den Fall derſelben. Man ſagt der Hinterſteven fällt 5 Fuſs, wenn er 5 Fuſs Fall hat, oder wenn das oberſte Ende deſſelben ſich 5 Fuſs, in ſenkrechter Richtung gemeſſen, vom Kiel entfernt.

FALLEN, ſ. Abfallen.

Das Schiff FÄLLT verkehrt.

Holl. Het Schip valt verkeerd.
Dän. Skibet falder forkert.
Schw. Skeppet faller förkert.
Engl. The ſhip caſts the wrong way.
Franz. Le vaiſſeau abat du mauvais côté.
Ital. La nave abatte al contrario.
Span. El navio abate ó va al contrario.
Port. O navio abate pelo contrario.

Wird von einem Schiffe geſagt, welches unter Segel gehen will und durch Ströme oder fehlgeſchlagenes Manoeuvre, nach derjenigen Seite getrieben wird, wohin es nicht abfallen will. ſ. Abhalten oder Abfallen.

Laſs vor den Wind FALLEN, ſ. Laſs ganz abfallen.

In Lee FALLEN.

Holl. In Ly vallen, in Ly aſſakken.
Dän. Falde i Læ.
Schw. Falla i Lä.
Engl. To make lee-way, to drive or fall to leeward.
Franz. Tomber ſous le vent, deriver.

Ital. Derivare, cadere ſottovento.
Span. Irſe a la ronza, caer a ſotavento.
Port. Derivar, cahir a ſotavento.

ſ. Abtreiben.

Die Segel FALLEN laſſen, ſ. die Segel los machen.

FALL! FALL ins Boot!

Holl. Val! Val in de Boot!
Dän. Fall i Baaden! Giör Baaden klar!
Schw. Fall i båten, göra båten klar!
Engl. Man the boat!
Franz. Embarque!
Ital. Imbarca la lancia!
Span. Embarca la lancha!
Port. Embarca a lancha!

Das Kommando oder der Befehl an das Volk, ins Boot zu gehen und die Riemen fertig zu halten, wenn daſſelbe zu irgend einem Dienſt gebraucht werden ſoll.

FALLREEP.

Holl. Valreep.
Dän. Fald-Reb eller Falle-Reb.
Schw. Fallrep.
Engl. Ladder-rope, man-rope.
Franz. Tireveille.
Ital. Tien ti in ben, guardamano.
Span. Guardamancebo de la eſcala, del coſtado.
Port. Cabo do portaló.

Das Tau, welches an beyden Seiten der Fallreepstreppe hängt, um ſich daran zu halten, wenn man dieſe Treppe hinaufſteigt. Es iſt oben am Schiff an einen Zepter befeſtigt und gewöhnlich mit rothem Tuch benähet; auch befindet ſich ungefähr in der Weite von jedem Fuſs Länge eine Maus oder ein Knopf, um ſich beſſer halten zu können.

Das Volk aufs FALLREEP fallen laſſen.

Holl. Het Volk op't Valreep vallen laaten.
Dän. Give nogen Fald-Reb, lade ſtaae paa Fald-Rebet.
Schw. Gifva nogen Fallrep.

Engl.

Engl. To man the ſide.
Franz. Paſſar du monde ſur le bord.
Ital. Saltar alla banda.
Span. Saltar a la banda.
Port. Saltar a banda.

Wenn vornehme Perſonen oder auch wol der Kapitain des Schiffs an Bord kommen, ſo werden mehrere Mann beordert, ſich an die Seiten der Fallreepstreppe von oben nach unten zu ſtellen, welches auf Schiffen eine groſſe Ehrenbezeugung iſt. Das Kommando dazu heiſst: Fallt aufs Fallreep!

FALLREEPSTREPPE.

Holl. Valreeps-Trap.
Dän. Fald-Rebs-Trappe.
Schw. Fallreps-Trappa.
Engl. Accommodation ladder.
Franz. Eſcalier ou echelle de commandement.
Ital. Scala alla banda della nave.
Span. Eſcala del coſtado, eſcala real.
Port. Eſcada do coſtado.

Eine Treppe, die ungefähr da wo die Schanze anfängt an die Steuerbordſeite des Schiffs gehänkt wird, und vermittelſt welcher man auf das Schiff ſteigt. Unten wird ſie mit eiſernen Stangen etwas von der Seite entfernt, damit ſie nicht ſenkrecht nieder hange und man deſto bequemer hinaufſteigen könne.

FALLWIND, ſ. Wind.

FALX, ſ. Falces.

Den Anker FANGEN, ſ. Anker.

Die Boje FANGEN, ſ. Boje.

Die Buchten des Ankertaues FANGEN ſich, ſ. Buchten.

Die Raaen mit Ketten FANGEN.

Holl. De Raaen met Kettingen vangen.
Dän. Sætte Kættinger paa Raaerne eller fange Raaerne med Kættinger.
Schw. Fanga Råerne med Kjettingar.
Engl. To ſecure the yards by chains in time of action.

Franz. Boſſer les vergues.
Ital. Abozzare i pennoni con catene.
Span. Abozar las vergas con bozas de hierro.
Port. Aboçar as vergas com cadeas de ferro.

Die Raaen in Ketten hangen, welche über die Flechtingen des Maſts geſchlagen und befeſtigt werden. Es geſchieht ſolches bey einem Treffen, damit wenn der Stropp, worinn die Raa hängt, oder das Drehreep abgeſchoſſen worden, die Kette derſelben zur Haltung diene. Ungeachtet dieſer Vorſicht werden doch manchmal auch die Ketten abgeſchoſſen, und man verliehrt Raaen und Segel.

FANGLIEN des Boots.

Holl. Vanglyn.
Dän. Fangline.
Schw. Fänglina.
Engl. Preventer tow-rope of a boat, or the painter.
Franz. Cablot à amarrer la chaloupe, ou à l'aider trainer.
Ital. Traverſino.
Span. Contra-boza, amarra corta de la lancha.
Port. Contra-boça da lancha.

Ein Tau das noch etwas dünner iſt als das eigentliche Schleptau des Boots. Es dient dazu, das Boot oder die Schlupe, wenn es ſtark wehet, hinten am Schiff mit feſtzubinden. Man ſticht es an einen am Vorſteven des Boots befindlichen Ringbolzen, und legt es um einen Pöller an einer Seite des Hinterſchiffs. An der andern Seite iſt alsdann das Schleptau um einen Pöller gelegt, welches ebenfalls am Vorſteven des Boots befeſtigt iſt. Das Boot wird alsdann von beyden weit ſicherer fortgeſchlept und iſt nicht ausgeſetzt ſo viel zu gieren und hin und her zu ſchwanken, als es bey einem Tau allein thun würde.

FANGTAUE.

Holl. Vang-Touwen.
Dän. Fang-Touge.
Schw. Riare.
Engl. Short pieces of rope or ratline.
Franz. Bouts de corde.

Ital.

Ital. Morſelli o capi corti per ſospendere altri.
Span. Rebenques ó cabos cortos para ſuspender algo.
Port. Cabos ou linhas eortas para ſus pender outras.

Kurze Lienen oder dünne Taue womit etwas im Wege hängendes aufgebunden oder bey Seite gebunden wird. ſ. Auffangen.

FANGTUCH oder FUNKTUCH.

Holl. Vonk-doek, tintel.
Dän. Tynder, Fængeduk.
Schw. Sköre.
Engl. Tinder.
Franz. Meche.
Ital. Miccia.
Span. Mecha.
Port. Mecha.

Heiſst ſo viel als Zunder, um Feuer anzuſchlagen.

FARKEN.

Holl. Varken.
Dän. En Luttrer.
Schw. Luta.
Engl. Hog.
Franz. Goret.
Ital. Scopa.
Span. Eſcoba para limper el fondo del navio.
Port. Mapa, bazoura.

Beſen oder kurze Reiſer die zwiſchen zwey Bretter gebunden, und womit der unter dem Waſſer befindliche Theil des Schiffs abgeſchrapt oder gereinigt wird. Ich habe unter dem Artikel: Spaniſcher Beſen, von dieſer Schiffsarbeit weitläuftiger geredet. Der Farken iſt mit einem ſpaniſchen Beſen beynahe einerley, nur daſs letzterer von längern Reiſern gemacht iſt, wie Fig. 119. zeigt.

FARKEN, ſ. Lieger oder Waſſerfäſſer.

FARKENSTEERT, ſ. Kugelzieher.

FARKENTREIBER.

Holl. Varkendryver.
Dän. Farkendriver.

Schw. Farkendrifvare.
Engl. Slow ſailor, bad ſailor.
Franz. Un mauvais voilier.
Ital. Una nave che non cammina bene, l'ultima nave d'una flotta.
Span. Porron, un navio que non es buen andador.
Port. O ultimo navio de huma frotta que naõ he bom andador.

So nennt man, wenn mehrere Schiffe beyſammen ſegeln, dasjenige, welches der ſchlechteſte Segler iſt und am weiteſten zurück bleibt.

FARKENTREIBER (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Varkendryver.
Dän. Farkendriver.
Schw. Farkendriver.

Diejenigen Matroſen oder Arbeiter, welche die Finken in dem Specktrog forttreiben, damit ſie durch eine Mamiering in eine Balje im Raum fallen. Wenn ſolche mit Finken angefüllt iſt, ſo legt der Schiemann mit ſeinen Leuten ſie in Tonnen. Siehe ein Mehreres hievon unter Grönlandsfahrer.

FARTH, ſ. Fahrt.

FASELUS.

Der Name eines gewiſſen Fahrzeugs bey den Alten.

FASS.

Holl. Vat.
Dän. Fad.
Schw. Fat.
Engl. Caſk, barrel.
Franz. Baril.
Ital. Barile.
Span. Baril.
Port. Barril.

Eine groſſe Tonne. Man legt den Fäſſern gewöhnlich den Namen desjenigen bey, was ſie enthalten, ſo giebt es zum Beyſpiel Waſſerfäſſer, Weinfäſſer, Fleiſchfäſſer, Krautfäſſer &c. Die ſämmtlichen Fäſſer und Tonnen eines Schiffs begreift man unter dem Namen Fuſtaſche.

Blitzende FÄSSER, ſ. Feuertonnen eines Branders.

FASSWERK, ſ. Fuſtaſche.

FATSEN.

Holl. Fatſen.
Dän. Et lidet Raa-Sejl under et Mærs-Sejl.
Schw. Et litet Rå-Segel under et Märs-Segel.
Engl. A ſmall ſail under the foot of a top-ſail.
Franz. Une petite voile ſous les hunier.
Ital. Una piccola vela rotonda ſotto le vele di gabbia.
Span. Una pequeña vela redonda bajo de las gabias.
Port. Huma pequena vela redonda debaixo das gaveas.

So heiſſen auf Schmacken, Kuffen und Galioten kurze Raaſegel, welche noch unter dem Topſegel angebracht werden und den Wind faſſen, der zwiſchen dem groſſen und dem Topſegel durchfährt. In ältern Zeiten, als man auf groſſem Schiffen noch keine Bramſegel führte und die Marsſegel unten ſtark ausgegillt waren, gebrauchte man auch ſolche Fatſen unter dem Marsſegel, allein jetzt hat ſolches gänzlich aufgehört und ſelten findet man ſie noch auf Schmacken und Kuffen.

FATSEN, ſ. unterſte Bonnet.

FAUCES.

So hieſs bey den Römern der Eingang oder die Mündung eines Hafens. Er wurde auch *oſtium* genannt, und bey den Griechen *ſtoma*.

FAULES Schiff.

Holl. Vuil Schip.
Dän. Ureen Skib.
Schw. Orent Skepp.
Engl. Foul ſhip.
Franz. Navire ſale.
Ital. Baſtimento ſporco, ſucido.
Span. Barco ſucio.
Port. Navio çujo.

Wird von einem Schiffe geſagt, wenn nach einer langen Seereiſe der im Waſſer befindliche Theil deſſelben mit Muſcheln und Gräſern bewachſen iſt. Der Widerſtand des Waſſers wird dadurch merklich vermehrt und die Geſchwindigkeit des Schiffs folglich vermindert, daher man auf der See den Boden des Schiffs oftmals reinigen muſs. Dieſe Arbeit geſchieht mit einem ſpaniſchen Beſen oder Farken.

FAULER Grund, ſ. Grund.

FAULE Küſte, ſ. Küſte.

Das Schiff macht das Waſſer FAUL, ſ. das Schiff muddert.

FAUTFRACHT, ſ. Fracht.

FEERINGEN, Wind-FEERINGEN, ſ. Vieringen.

FEGELS, ſ. Mundraub.

FEIERN, ABFEIERN, ſ. Vieren.

FEILE.

Holl. Vyl.
Dän. Fil.
Schw. Fil.
Engl. File.
Franz. Lime.
Ital. Lima.
Span. Lima.
Port. Lima.

Ein bekanntes Werkzeug der Schmiede und Eiſenarbeiter. Man gedenkt ſich unter einer Feile ein Stück Stahl, deſſen Oberfläche mit Kreuzhieben bedeckt iſt, und womit man von dem Metall viel oder wenig, nachdem die Feile grob oder fein iſt, abnehmen kann. Die Feilen laſſen ſich auf eine dreyfache Art abtheilen, nämlich nach der Geſtalt, nach dem Hieb und dem Gebrauch; nach ihrem mannigfaltigen Gebrauch nimmt die Feile auch verſchiedene Geſtalten und Gröſſen an, und hiernach giebt es völlig vierkantige, flache, dreyeckige, halbrunde, runde oder Vogelzungen und die Riffelfeilen. Unter den Hieb gedenkt man ſich diejenigen durchkreuzenden Einſchnitte, ſo die Feile auf ihrer Oberfläche von dem Meiſſel erhält. Man ſagt daher, die Feile habe einen groben Hieb, wenn die

die Einſchnitte weit von einander abſtehen, dem Metall tief eingeprägt und alſo auch mit einem groben Meiſſel gehauen ſind.

Ein FELD Eis, ſ. Eisfeld.

FELGEN des Steuerrades.

Holl. Velgen.
Dän. Felge.
Schw. Lötarna.
Engl. Jaunts, felloes or fellys.
Franz. Jantes.
Ital. Quarti della ruota del timone.
Span. Pinas de la rueda.
Port. Caimbas da roda do leme.

ſ. die Erklärung unter Steuerrad.

Das Schiff läuft eine FELLE Fahrt, ſ. Fahrt.

Die Fock FELLEN.

Holl. De Fok vellen.
Dän. Skode Fokken an.
Schw. Hala Focken bi.
Engl. To tally or haul the ſheets of the fore-ſail flat aft.
Franz. Border la miſaine tout plat.
Ital. Cazzare la mezzana a beſare.
Span. Cazar la mezana a beſar.
Port. Caſar a mezena a beijar.

Die Fockſchoten ſo ſtark anholen als nur möglich iſt. Wenn dieſes bey den Marsſegeln geſchehen ſoll, ſo nennt man ſolches die Schoten vorholen, und von der Beſahn ſagt man, ſie aufs Gat ſetzen.

FELS, ſ. Klippe.

FELUCKE.

Holl. Felucca, een Vaartuig in de middellandſche Zee.
Dän. Et lidet Fartöj i den middellandſke Söe.
Schw. Et Fartyg i medelländſka hafvet.
Engl. Felucca, a ſort of ſmal veſſel uſed upon the mediterranean.

Franz. Felouque.
Ital. Feluga.
Span. Faluca.
Port. Falua.

Ein in der mittelländiſchen See gebräuchliches Fahrzeug (Fig. 288.), welches lateiniſche Segel und Riemen führt. Es hat in der Bauart und Takelaſche viele Aehnlichkeit mit der Galeere, ausgenommen daſs es viel kleiner iſt. Die Felucken haben gewöhnlich 12 Riemen an jeder Seite, und eben ſo wie die Galeeren einen groſſen und einen Fockmaſt. Beyde hängen ungefähr unter einem Winkel von 3 Grad nach vorne über. Es hat, ſo wie die übrigen lateiniſchen Fahrzeuge, vorne einen Schnabel, worauf der Hals des Fockſegels ſteht und verſchiedenes Tauwerk feſtgemacht wird.

Eine zum Kriege ausgerüſtete Felucke iſt im Verhältniſs ihrer Gröſſe ſehr ſtark gebauet. Sie führt vorne zwey zweypfündige Kanonen, und an den Seiten auf dem Schanddeck ſtehen 32 Drehbaſſen auf Schwanenhälſen. Auf dem Deck befinden ſich zwölf kleine Luken für die zwölf Riemen. Die Royer ſitzen nämlich nicht, wie auf andern Fahrzeugen gebräuchlich, auf Bänken, ſondern auf den Scheerſtöcken dieſer Luken. Ihre Füſſe ſetzen ſie gegen Fuſsſtöcke, die in der Mitte von der Höhe des Raums liegen. In der Mitte des Raums iſt ein Gang und an jeder Seite befinden ſich zwölf kleine Kammern, wovon jedem Royer eine eingeräumt wird. Der Aufenthalt des Kapitains iſt hinten unter einer Art Zelt, das auf ſtarken hölzernen Reifen liegt. Die Planken, welche die beyden Seiten dieſes Zelts formiren, ſchieſſen ſehr weit aus und werden hinten durch ein kleines Brett vereinigt, worauf der Name der Felucke ſteht. Hinter dem Steuer iſt der Platz für den Ruderbeſteurer, der die Ruderpinne in entgegengeſetzter Richtung dreht, damit die Bewegung derſelben denen unter der Hütte oder dem Zelt befindlichen Perſonen nicht hinderlich iſt. Eine Felucke iſt ungefähr 52 Fuſs lang und 12 Fuſs breit.

FERMOOR.

Holl. Breede Bytel, Fermoor.
Dän. Bred-Bedel.
Schw. Bred-betel.
Engl. Large chiſſel.
Franz. Fermoir, ebauchoir, ciſeau ebauchoir.

Ital.

Ital. Formone.
Span. Formon.
Port. Eſcopro grande.

Ein breiter Betel, womit der Zimmermann viereckigte Gaten ins Holz macht. ſ. Betel.

FERTIGER.

Sind in Strasburg angeſtellte Bediente, welche die Schiffahrt auf dem Rhein beſorgen und darauf ſehen, daſs die Schiffe gehörig ihre Fracht bekommen.

FESTE Part eines Taues, ſ. Part.

FESTMACHEN, die Segel.

Holl. De Zeilen vaſt maaken.
Dän. Beſlaae Sejlene eller giöre Sejlene faſt.
Schw. Göra faſt eller beſlå Seglet.
Engl. To ſtow, furl or hand the ſails.
Franz. Ferler les voiles (*Normandie* ſaquer).
Ital. Serrare le vele.
Span. Ferrar las velas.
Port. Ferrar as velas.

ſ. die Segel beſchlagen.

FESTMACHEN, ein Tau.

Holl. Een Touw vaſt maaken.
Dän. At giöre et Toug faſt.
Schw. Göra faſt et tåg.
Engl. To faſten or to belay a rope.
Franz. Amarrer un cordage, une manoeuvre.
Ital. Amarrare un capo.
Span. Amarrar un cabo.
Port. Amarrar hum cabo.

Ein Tau mit einem Knopf oder Stich irgendwo anbinden, oder es um etwas belegen.

FESTMACHEN, Schiffe in einem Hafen.

Holl. Schepen vaſt maaken.
Dän. Giöre et Skib faſt.
Schw. Göra et Skepp faſt.
Engl. To make a ſhip faſt.
Franz. Amarrer les vaiſſeau.
Ital. Amarrare i baſtimenti.
Span. Amarrar los navios.
Port. Amarrar os navios.

Schiffe in einem Hafen mit Landfeſtungen oder Tauen feſtbinden. Auf den Kajen befinden ſich dazu gewöhnlich Katten oder queerliegende Pfähle mit Ketten, woran die Landfeſtungen feſtgemacht werden können. Auch ſind an der Mauer, oder den Vorſetzen der Kajen, zu dieſer Abſicht Anker mit eiſernen Ringen eingemauert. Ebenfalls dienen die an verſchiedenen Stellen der Häfen eingerammeten Dückdalben dazu. Auf Rheden und in etlichen Häfen findet man auch verſenkte und mit Ketten zuſammen verbundene Anker, woran gut bekleidete und ſtarke Taue mit Bojen gebunden ſind, damit die Schiffe ſolche ergreifen und das Tau oder Bojereep um die Betingen oder um den Maſt legen können. In den engliſchen Häfen zu Deptford, Chatham, Portsmouth, Plymouth &c. ſind dieſe Hafenanker allgemein gebräuchlich und werden *moorings* genannt. Man befeſtigt daran die aufgelegten Schiffe. Die Fig. 41. zeigt die Einrichtung derſelben deutlicher. An mehrern Orten, inſonderheit in Frankreich und Spanien, ſind auch viereckigte und dicht kalfatete Kaſten mit Ketten und Anker in dem Grunde befeſtigt, und oben auf dieſen auf dem Waſſer ſchwimmenden Kaſten iſt ein eiſerner Ring befeſtigt, damit die Schiffe ſich, vermittelſt eines Taues, daran halten können. Dieſe Kaſten dienen auch zum Verholen.

FESTMACHEN die Kanonen, ſ. Kanone.

FEUER.

Holl. Vuur, lantaarn.
Dän. Fyr.
Schw. Fyr.
Engl. Light-houſe, light, lantern.
Franz. Feu.
Ital. Fuoco, fanale.
Span. Fuego, ſanal.
Port. Fogo, fanal.

Bedeutet eben ſo viel als ein Feuerthurm oder eine Blüſe. So ſagt man z. B. wir ſahen das Feuer von Helgoland &c. Unter Feuer verſteht man auch die Laternen eines Schiffs. Von einem Schiff alſo, welches hinten 3 Laternen führt, ſagt man es hat 3 Feuer am Hackbord. ſ. Laterne.

FEUER geben.

Holl. Vuur geeven.
Dän. Give Fyr.
Schw. Gifva Fyr.
Engl. To fire, to give fire.
Franz. Faire feu.
Ital. Dar fuoco.
Span. Dar fuego.
Port. Dar fogo.

Die Kanonen oder das Geſchütz losbrennen. Wenn der Schiffskapitaln ſich in einer vortheilhaften Lage ſieht, dem Feinde zu ſchaden, ſo müſſen auf das gegebene Kommando, Feuer! alle Artilleriſten, die ihre Kanonen zum Schuſs fertig haben, dieſelben abfeuern, und dieſes gilt zugleich auch für die Musquetire, wenn man nämlich nahe genung iſt, daſs man ſich einander mit Flinten treffen kann. ſ. Kanone und Seetreffen.

FEUER an Backbord, an Steuerbord.

Holl. Vuur aan bakboord!
Dän. Fyr om bakbord!
Schw. Fyr om backbord!
Engl. Fire to larboard!
Franz. Feu babord!
Ital. Fuoco alla ſiniſtra!
Span. Fuego babor!
Port. Fogo babordo!

Das Kommando, das Geſchütz an der Backbord- oder Steuerbord-Seite des Schiffs abzufeuern.

Lebhaftes FEUER.

Holl. Stark Vuur.
Dän. Stærk Fyr.
Schw. Häftig Fyr.
Engl. A briſk fire.
Franz. Feu vif.
Ital. Fuoco vivo.
Span. Fuego vivo.
Port. Fogo vivo.

Wenn die Schüſſe ſchnell auf einander folgen, oder wenn eine Lage gleich nach der andern gegeben wird, ſo ſagt man, es iſt ein lebhaftes Feuer, oder es wird lebhaft gefeuert, unter langames Feuer aber verſteht man das Gegentheil.

Das Holz hat das FEUER.

Holl. Vuur in't hout.
Dän. Fyr i Træ.
Schw. Fyr i trä.
Engl. Druxy timber.
Franz. Le bois eſt cani
Ital. Legno marcito.
Span. Madera que ya eſtá podrida ó blanca.
Port. Madeira apodrecida.

Man ſagt von dem Holze, daſs es das Feuer habe, oder daſs das Feuer im Holze ſey, wenn etliche Stellen deſſelben weiſs werden und anfangen in Fäulung überzugehen. Solche Stellen müſſen ſogleich ausgehauen werden, ſonſt freſſen ſie in kurzer Zeit weiter um ſich. Wenn das Spint auf dem Holz beſitzen bleibt, ſo zeigen ſich etliche Zeit nachher rothe Stellen unter demſelben, welche man den Fuchs nennt, und aus dem Fuchs entſteht das Feuer.

FRIEDEFEUER, ſ. Irrlichter auf den Nocken der Raaen.

BLICK-FEUER, SIGNAL-FEUER, ſ. Blickfeuer.

FEUERBAAK, ſ. Blüſe.

FEUERBLAS.

Ein Kriegsfahrzeug, welches von leichtem Holz gebauet und kleines Geſchütz führt. Es ſoll inſonderheit von den Schweden gebraucht worden ſeyn.

FEUERFLASCHEN.

Holl. Vuur-Fleſſen.
Dän. Flaſker ſom ere fyldte med Krudt.
Schw. Fyr-flaſkor.
Engl. Powder flaſk.
Franz. Boſſes.
Ital. Fiaſchi di polvera.
Span. Fraſcos de polvera.
Port. Fraſcos de abordagem.

Dünne Glasflaſchen, worin 3 bis 4 Pfund Pulver geſchüttet wird. Von dem wohl verſtopften Hals derſelben hängen 5 bis 6 Enden brennende Lunten herunter. Wenn dieſe angezündet wor-

den

den, wirft man die Flaſche in das feindliche Schiff, welche ſogleich zerſpringt und das Feuer verbreitet. ſ. Stinktopf.

FEUERHEMD.

Holl. Geſwaveld Hemd.
Dän. Gammelt Lintöi med Svovel og Krud beſmart.
Schw. Svafel-ſkjorta.
Engl. Curtains.
Franz. Chemiſe à feu, chemiſe ſoufrée.
Ital. Camicia ſolfata.
Span. Camizas de fuego.
Port. Camiſas de fogo.

Mit Schwefel und Pulver überzogenes Leinwand, das von einigen im Boot oder in der Schlupe befindlichen Leuten an das Schiff, welches man Abſicht hat zu verbrennen, genagelt oder irgendwo angebracht wird. Man kann ſolches Hemd ſogleich mit einem Piſtolenſchuſs in Brand ſetzen.

FEUERHUNDE, ſ. Brandeiſen oder Brennbock.

FEUERKISTEN, ſ. Springkiſten.

FEUERKLEIDER.

Holl. Huiden, Vuur-Kleeden.
Dän. Fyrklæder.
Schw. Fyrkläder.
Engl. Raw hides.
Franz. Cuirs verds.
Ital. Cuojo crudo.
Span. Cueros freſcos.
Port. Couros freſcos.

Rohe Häute, welche man aus Vorſicht über die Luken der Pulverkammer legt.

FEUERKUGEL, ſ. Kugel.

FEUERPFEIL.

Holl. Vuur-Schigten.
Dän. Fyrpiil.
Schw. Fyr-pil.
Engl. Fire arrow.
Franz. Dard à feu.

Ital. Dardo da fuoco.
Span. Flecha de fuego.
Port. Frecha de fogo.

Eine Art Pfeile oder Stäbe mit eiſernen Widerhaken, woran brennbare Materien befindlich. Man ſchieſst ſie aus Flinten in die feindliche Segel, um ſolche in Brand zu ſetzen.

FEUERRÖHREN eines Branders, ſ. Brandröhren.

FEUERTHURM, ſ. Blüſe.

FEUERTONNEN eines Branders.

Holl. Blixemende Vaaten.
Dän. Fyr-Tönder.
Schw. Fyr-tunnor.
Engl. Fire barrels.
Franz. Bariques à feu.
Ital. Barili da fuoco.
Span. Bariles de fuego.
Port. Barriles de fogos artificiaes.

Fäſſer die mit Rieth angefüllt werden, das mit einer Compoſition von Schwefel, Pech, Theer und Talg übergoſſen iſt. Sie ſtehen in einem Brander gerade unter den Wandtauen, und dienen dazu, dieſe Taue in Brand zu ſtecken und das Feuer in die Takelaſche des Branders zu bringen. ſ. Brander.

FEUERWERK.

Holl. Vuurwerk.
Dän. Fyrverk.
Schw. Fyrverk.
Engl. Fire-work.
Franz. Fuochi artifiziati.
Ital. Feux d'artifices.
Span. Artificios de fuego.
Port. Fogo artificial.

Man bedient ſich vielerley Feuerwerk, die feindlichen Schiffe zu ſchaden und in Brand zu ſetzen. Dahin gehören unter andern die mit Kunſtfeuer verſehenen Piken, welche in der Nähe oder beym Entern gegen den Feind gebraucht werden. Man ladet ferner Zündleinwand, das in Branntwein getränkt und mit Schieſspulver gepudert iſt, in die Kanonen, und

ſucht dadurch Brand in die Segel zu bringen, auch gebraucht man hiezu die Feuerpfeile. Feuerbälle, Feuerflaſchen werden mit der Hand von den Marſſen geworfen. In den neuern Zeiten werden aber dieſe der Menſchheit zur Schande gereichenden Erfindungen faſt allgemein für unerlaubt gehalten. Das Kanonenfeuer entſcheidet gewöhnlich den Sieg und in der Nähe oder beym Entern bedient man ſich der Granaten. ſ. Entern. Von dem Feuerwerk eines Branders habe ich ſchon unter dem Artikel Brander geredet.

FEURIG Holz, ſ. Holz welches das Feuer hat.

FICHTENHOLZ, ſ. Holz.

FID.

Holl. Fid.
Dän. Fid eller liten Ters.
Schw. Fid eller Ters.
Engl. Wooden ſplicing fid.
Franz. Epiſſoire de bois.
Ital. Caviglia di legno da impiombare.
Span. Burel.
Port. Burel.

Eine von hartem Holz gemachte runde Pinne, welche die Geſtalt der Fig. 212. k. hat. Man bedient ſich derſelben, die Duchten von den Enden der Taue auseinander zu bringen, die zuſammengeſpliſt werden ſollen. Die Fid iſt kleiner als das Tertſchen, welches ebenfalls von Holz iſt, aber gröſſer als das Splishorn, welches von Eiſen iſt. Das kleinſte Werkzeug von Eiſen, welches beym Spliſſen gebraucht wird, iſt der Marlpfriem. ſ. Spliſſen.

FIEREN, ABFIEREN, ſ. Vieren.

FIERINGEN, WINDFIERINGEN, ſ. Vieringen.

FIGALE.

Der Name eines einmaſtigen indiſchen Fahrzeugs, welches Segel und Riemen führt.

FINGERLINGE.

Holl. Duimelingen.

Dän. Roer Lykker, Fingerlinger.
Schw. Fingerlingar.
Engl. Googings.
Franz. Femelles ou femelots.
Ital. Femine.
Span. Hembras.
Port. Fêmeas do leme.

Starke eiſerne Hänge, die durch eiſerne Federn mit beyden Seiten des Hinterſtevens verbunden ſind (Fig. 90. a a a.) und in welche das Ruder vermittelſt der Ruderhaken gehänkt wird, ſo daſs ſich daſſelbe um den Hinterſteven wie eine Thüre um ihre Angeln drehet.

FINKEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Finken.
Dän. Finker.
Schw. Finkar.

So wird der in kleine Stücke gekappte oder zerſchnittene Wallfiſchſpeck genannt, ſo wie ſolcher in die Tonnen gelegt wird. Man kappt ihn auf einem groſſen Brett in Finken und alsdann wirft man ſolche in den Specktrog, damit ſie von den Farkentreibern weiter gebracht werden. ſ. Grönlandsfahrer und Wallfiſchfang.

FINKENETT oder FINKENETZ.

Holl. Vinkenet.
Dän. Finkenet.
Schw. Finkenät.
Engl. The netting.
Franz. Filets de baſtingage.
Ital. Impallietatura.
Span. Red de combate.
Port. Rede de combate.

Von Schiemannsgarn gemachte Netze (Fig. 253.), welche zwiſchen zwey Regelingen a a rund um das Schiff gelegt werden. Sie dienen bey einem Treffen dazu, eine Art Verſchanzung oder Bruſtwehre zu machen, um ſich vor dem feindlichen Musquetenfeuer zu ſichern. Es werden in dieſer Abſicht die Hängmatten der Matroſen, alte Segel, auch wol Kork und andere Dinge in dieſe Netze gelegt. Man verſchanzt auf dieſe Weiſe inſonderheit die beyden Seiten der Kuhl, der Back, Schanze und Hütte. Auch werden vor dem Schott der Back, Schanze und Hütte, wie auch um die Marſſen, ſolche Verſchanzungen

zungen gemacht. Die Regelingen ruhen auf Stieper, die 4 bis $4\frac{1}{2}$ Fuſs hoch ſind, ſo daſs die Beſatzung über dieſelben auf die Feinde ſchieſſen kann. Nicht allezeit ſind die Finkenetzſtützen oder Stieper (Fig. 253. b.) von Holz, ſondern auch von Eiſen (Fig. 82. c.), mit einem Auge in ihrem obern Ende, wodurch ſtatt der hölzernen Regeling ein Tau oder Leiter geſchoren wird. Dieſe Einrichtung hat vor der erſtern einen Vorzug, weil ſolche im Gefecht durch Splittern ketne Wunden verurſachen kann. ſ. Seetreffen.

FINKENETZSTÜTZEN oder Stieper. (NB. die eiſernen heiſſen Zepter.)

Holl. Vinkenets-Stutten.
Dän. Vinkenetters Stytter.
Schw. Finkenät-ſtöttor.
Engl. Crotches for the netting.
Franz. Chandeliers ou montans de batayoles, chandeliers de baſtingage.
Ital. Candelieri di battagliuola.
Span. Candeleros de batayola.
Port. Páos ou candieiros das trincheiras da borda.

FINNEN des Wallfiſches.

Holl. Walviſchfinnen.
Dän. Hvalfiſkes Finner.
Schw. Hvalfiſk-fenar.
Engl. Fins of a whale.
Franz. Les bras de la baleine.
Ital. Alette di balena.
Span. Aletas de la ballena.
Port. Barbatanas da balea.

Die Floſsfedern des Wallfiſches. ſ. Wallfiſch.

FIOLBLOCK oder FIOLINBLOCK, ſ. Viol-Block.

FIOLINEN des Bugſpriets, ſ. Backen des Bugſpriets.

FISCHDREG, ſ. Fiſch-Dreg.

Die FISCHEN, FISSEN, FISSER oder FISCHUNGEN.

Holl. Viſſer, of Viſſchers, Viſſingen.

Dän. Fiſker.
Schw. Fiſkar.
Engl. Partners.
Franz. Etambrais.
Ital. Fogonature.
Span. Fogonaduras.
Port. Ennoras.

So heiſſen alle runden Oefnungen in den Decken, wodurch die Maſten, Pumpen und Gangſpillen nach ihrem Spuhr hinunter gehn; auch werden ſo die dicken Hölzer ſelbſt genannt, welche bey dieſen Oeſnungen das Deck ſtärken. Die Fiſchen haben auf groſſen Schiffen ungefähr einen Fuſs mehr im Diameter als der Maſt ſelbſt, und damit kein Waſſer durch dieſelben falle, wird um den Maſt ein Kragen von Holz und über dieſen noch ein Kragen von Segeltuch gelegt. (ſ. Maſten-Kragen.) In dem Fiſch des unterſten Decks wird der Maſt aber mit Keilen befeſtigt. (ſ. Maſten-Keile.) In dem Fiſch der Gangſpillen liegt ein platter eiſerner Bügel, damit der Fiſch durch das Reiben, welches an einer Stelle ſtärker als an der andern iſt, ſeine Ründung nicht verliehre.

Die FISCHEN des groſſen Maſts.

Holl. Fiſſer van de groote Maſt.
Dän. Stormaſtens Fiſker.
Schw. Stormaſtens fiſkar.
Engl. Partners of the main-maſt.
Franz. Etambrais du grand mât.
Ital. Fogonature dell' albero di maeſtra.
Span. Fogonaduras del palo mayor.
Port. Ennoras do maſtro grande.

ſ. Fiſchen.

FISCHEN des Fockmaſts.

Holl. Fiſſer van de Fokke-Maſt.
Dän. Fokkemaſtens Fiſker.
Schw. Fockmaſtens fiſkar.
Engl. Partners of the fore-maſt.
Franz. Etambrais du mât de miſaine.
Ital. Fogonature dell' albero di trinchetto.
Span. Fogonaduras del palo de trinquete.
Port. Ennoras do maſtro de traquete.

ſ. Fiſchen.

FISCHEN des Beſahnmaſts.

Holl. Fiſſer van de Bezaan-Maſt.
Dän. Beſanmaſtens Fiſker.
Schw. Beſanmaſtens fiſkar.
Engl. Partners of the mizen-maſt.
Franz. Etambrais du mât d'artimon.
Ital. Fogonature dell' albero di mezzana.
Span. Fogonaduras del palo de mezana.
Port. Ennoras do maſtro de mezena.

ſ. Fiſchen.

FISCHEN des Gangſpills.

Holl. Fiſſer van de Gangſpill.
Dän. Gangſpillets Fiſker.
Schw. Gångſpels fiſkar.
Engl. Partners of the capſtern.
Franz. Etambrais du cabeſtan.
Ital. Fogonature dell' argano.
Span. Fogonaduras del cabreſtante.
Port. Ennoras do cabreſtante.

ſ. Fiſchen

FISCHEN der Pumpen.

Holl. Fiſſer van de Pompen.
Dän. Pump-Fiſker.
Schw. Pump-fiſkar.
Engl. Partners of the pumps.
Franz. Etambrais des pompes.
Ital. Fogonature delle trombe.
Span. Fogonaduras de las bombas.
Port. Ennoras das bombas.

ſ. Fiſchen.

Den Anker FISCHEN, ſ. Anker No. 72.

Das Boyereep FISCHT, ſ. Anker No. 146.

Das Steuer FISCHT.

Holl. Het Roer viſcht.
Dän. Roret fiſker.
Schw. Roret fiſkar.
Engl. The rudder makes foul water.
Franz. Le gouvernail touche.

Ital. Il timone tocca.
Span. El timon toca.
Port. O leme toca.

Wird geſagt, wenn das Steuer den Grund des Waſſers berührt.

FISCHERFAHRZEUG.

Holl. Viſcher-Vaartuig.
Dän. Fiſker-fartöj, Fiſkerbaad.
Schw. Fiſkare-fartyg.
Engl. Fiſhing boat.
Franz. Bateau-pêcheur.
Ital. Batello da peſca.
Span. Barco peſcador.
Port. Barco peſcador.

Jedes Fahrzeug daſs zu den verſchiedenen Fiſchereyen eingerichtet iſt. Die Bauart derſelben iſt an jedem Ort verſchieden. Es ſind aber dieſe Fahrzeuge durchgehends gute Segler.

FISCHERLINEN.

Holl. Viſcherlyn.
Dän. Fiſkerſnor.
Schw. Fiſkare-lina.
Engl. Line to fiſh.
Franz. Ligne à pecher.
Ital. Linea da peſca.
Span. Linea ó cordel.
Port. Linha para peſcar.

Eine von reinem Hanf gemachte Lien, die zum Fiſchen gebraucht wird. Sie iſt zweyſchäftig, aber jeder Schaft beſteht nur aus zwey Faden. Man nennt dieſe Lienen auch Seben.

FISCHERSTICH, ſ. Stich.

FISCHSUMP.

Der Name eines Fiſcherfahrzeugs zu Stockholm, welches ungefähr 150 Lispfund Fiſche führen kann.

FISCHTAU, ſ. Dregtau.

FISKAL, Advokat Fiskal.

Holl. Fiſcaal, Advocaat Fiſcaal.

Ein in Holland bey der Admiralität und bey einer Kriegsflotte angeſtellter Officier, deſſen Würde

Würde im Jahr 1629 errichtet wurde. Sein Amt beſteht inſonderheit darin, daſs er Acht habe, daſs keine Schiffe ohne Privilegium Kaperey treiben; den Proceſs der aufgebrachten Schiffe zu veranſtalten, damit ſolche entweder für rechtmäſſige oder unrechtmäſſige Priſen erklärt werden; jeden Monat die Regiſter der bey den Licenten und Convoyen angeſtellten Commis nachzuſehen und überhaupt für die Aufrechthaltung der Gerechtſame des Seeſtaats und für das Beſte des gemeinen Weſens in dem Bezirk ſeiner Jurisdiction zu wachen. Er bekömmt einen Antheil an den Priſen und confiscirten Schiffen oder Gütern. Sein Wohnort iſt in derſelben Stadt, wo ſich das Admiralitätsgericht befindet, und er darf ſich nicht ohne Erlaubniſs des Admirals oder dieſes Gerichts von derſelben entfernen.

Der Fiskal einer Kriegsflotte bleibt am Bord des Admirals, und bey dem Treffen ſoll er auf einem kleinen Fahrzeuge von einem Schiffe zum andern fahren, um zu ſehen, ob auch jeder ſeine Pflicht erfüllet, und widrigenfalls ſolchen anklagen. Faſt ein ähnliches Amt hat in England der *Judge Advocate* und in Spanien der *Mayor jeneral.*

FITTEN.

Holl. Fitten.
Dän. Maale Dybheden af et Borgat.
Schw. Mäta djupet af et bårgat.
Engl. To meſure the depth of a bore-hole.
Franz. Meſurer la profondeur ou le trou que la tarriere a fait.
Ital. Miſurare la profundità d'un buco fatto col trado.
Span. Medir la profundidad de las barrenas.
Port. Medir a profundidade das barrenas.

Die Tiefe der Bohrlöcher, in welche hölzerne Nagel geſchlagen werden ſollen, meſſen oder peilen, um die Länge der Nagel darnach einzurichten.

FLACH des Schiffs.

Holl. Vlak.
Dän. Flakket.
Schw. Flacket.
Engl. Flat bottom or floor.
Franz. Le plat fond d'un vaiſſeau.
Ital. Piatto fondo d'una nave.

Span. Pantoque.
Port. Fundo plano do navio.

Der flache Schiffsboden in der Mitte des Schiffs, welcher beynahe horizontal iſt. Schiffe die ſcharf gebauet ſind, haben kein Flach.

FLACH vor dem Winde ſegeln, oder den Wind FLACH vor dem Laken haben.

Holl. Regt voor de Wind zeilen.
Dän. Sejle ret for di Vind.
Schw. Segla rätt för di Vind.
Engl. To ſail right afore the wind or the wind right aft.
Franz. Faire vent arriere.
Ital. Andare vento in poppa.
Span. Correr viento en popa.
Port. Correr vento em popa.

Den Wind gerade von hinten bekommen, ſo daſs der Cours und die Richtung des Windes einerley wird. Es iſt dieſes der vortheilhafteſte Wind, allein das Schiff iſt dabey am ſchwerſten zu ſteuern. Flach in dem Winde iſt das Gegentheil von flach vor dem Winde.

FLACH in den Wind.

Holl. Regt in de Wind.
Dän. Ret i Vinden.
Schw. Rätt i Vinden.
Engl. Head to wind, or right in the wind's eye.
Franz. Debout au vent.
Ital. Vento per la prua.
Span. Viento por la proa.
Port. Vento pela proa.

Das Schiff iſt nur FLACH zwiſchen Decks.

Holl. Het Schip is niet hoog tuſſchen Deks.
Dän. Skibets Mellemdæk er ikke dyb.
Schw. Skeppets mellandäck är icke djupt.
Engl. The ſhip is not high between decks.
Franz. L'entrepont a tres peu de hauteur.
Ital. Il corridore a poco pontale.

Span.

Span. La entre cubierta tiere poco puntal.
Port. A entre cuberta tem poco pontal.

Heifst das Schiff hat wenig Tiefe zwifchen Decks. Man fagt das Schiff ift tief verbunden, wenn es zwifchen Decks fehr tief ift.

FLACHE See.

Holl. Vlak Waater, effen Zee.
Dän. Flak Söe.
Schw. Flack fjö.
Engl. Smooth fea.
Franz. Mer calme.
Ital. Mar calmo.
Span. Mar calmo.
Port. Mar calmo.

Stille oder ruhige See, auf welcher keine Hebung der Wellen zu fpühren ift und keine Deining geht. Man fagt: die See ift fo flach, dafs man mit der Feder darauf fchreiben kann.

Die FLACHGANGEN.

Holl. Vlak-Gangen, Gangen in't Vlak.
Dän. Flakkets Klædning.
Schw. Bordläggning på Flacket.
Engl. The planks of the bottom or floor.
Franz. Bordages de fond.
Ital. Tavole del fondo.
Span. Tablones del pantoque ó del fondo del navio.
Port. Taboados do fundo.

Die Auffenplanken, welche das Flach des Schiffs bedecken. f. Planken.

FLAGE.

Holl. Vlaag.
Dän. Flage.
Schw. Flagra.
Engl. Flaw.
Franz. Grain.
Ital. Rafago.
Span. Turbonada.
Port. Rajada.

Ein jäher Windftofs, Regen-Donner oder Hagelfchauer. Es ift eben daffelbe, was ein Bö ift, nur fcheint die Wirkung einer Bö ftärker zu feyn und kann alfo eine fchwere Flage genannt werden. f. Bö.

WINDFLAGE.

Holl. Wind-Vlaag.
Dän. Vindflage.
Schw. Vindflagra.
Engl. Flaw of wind.
Franz. Rafal, Rifée de vent.
Ital. Rafago di vento.
Span. Turbonada.
Port. Rajada de vento.

f. Flage.

Eine REGENFLAGE.

Holl. Regen-Vlaag.
Dän. Regnflage.
Schw. Regn-flagra.
Engl. Flaw of rain.
Franz. Grain pluvieux.
Ital. Rafago di vento con pioggia.
Span. Turbion.
Port. Rajada com chuva.

f. Flage.

DONNERFLAGE, f. Bullerbö.

FLAGGE.

Holl. Vlag, Vlagge.
Dän. Flagd.
Schw. Flagg.
Engl. Flag, alfo a general name for colors.
Franz. Pavillon.
Ital. Bandiera.
Span. Bandera.
Port. Bandeira.

Eine insgemein viereckigte Fahne von leichtem wollenen Zeuge, welches Flaggentuch genannt wird. Sie ift nicht allein, wegen der Verfchiedenheit ihrer Farbe, das Kennzeichen der Nation, von welcher das Schiff ift, fondern auch das Unterfcheidungszeichen der Würde des kommandirendes Officiers des Schiffs, und ebenfalls dient fie auch zu Signälen. Die Flagge ift ungefähr um $\frac{1}{3}$ länger als fie tief ift, und man mufs diefelbe nicht mit einem Stander, Wimpel und noch viel weniger mit einem Flügel verwechfeln. Der Stander (Fig. 68.) und der breite Wim-

Wimpel (Fig. 66.) iſt nämlich kleiner; auch endigt ſich erſterer in einer Spitze und letzterer in zwey. Der gewöhnliche Wimpel hingegen iſt weit ſchmaler und dabey ſehr lang und ebenfalls vorne geſpalten. Der Flügel, welcher auch weit ſchmaler aber gewöhnlich viel länger iſt, wird an ein ordentliches Geſtell von Holz befeſtigt, welches das Flügelheck genannt wird (Fig. 67. c c.), und drehet ſich um ſein Spill a a, wie die Wetterfahne um ihre Stange Sowohl Kriegsſchiffe als auch Kauffahrer führen die Nationalflagge am Hintertheil, und zu dieſer Abſicht befindet ſich am Hackbord der Flaggenſtock (Fig. 91. S.) woran ſie, vermittelſt einer Fall, aufgeholt wird. Die Flagge am Top der Maſten (Fig. 91. V.) iſt aber blos ein Zeichen des am Bord befindlichen Admirals, und kein anderes Kriegsſchiff darf ſolche führen. Kauffahrer dürfen nicht einmal einen Wimpel am Top führen. Eine Flagge am groſſen Top iſt das Unterſcheidungszeichen des Admirals. Iſt aber auch noch ein Viceadmiral und Kontreadmiral bey einer Flotte, ſo führt der erſte ſeine Flagge am Vortop und der letzte am Beſahntop.

Ein Viceadmiral oder Kontreadmiral, der ein Geſchwader allein zu einer gewiſſen Unternehmung anführt kann auch ſeine Flagge vom groſſen Top wehen laſſen. Der Kapitain eines Kriegsſchiffes führt nur einen Wimpel am groſſen Top. Wenn der König ſelbſt am Bord iſt, ſo führt er die königliche Standarte am groſſen Top, auch hat der Admiral General, und Viceadmiral General einer jeden Nation eine beſondere Flagge, die, wenn ſie das Kommando ſelbſt haben, vom groſſen Top wehet, und ſich von der Flagge eines Admirals unterſcheidet. Die verſchiedenen Abänderungen des Flaggen und Stander führen, welche bey vorkommenden Gelegenheiten auf Kriegsflotten gemacht werden, muſs man in den Artikelbriefen einer jeden Nation ſelbſt leſen, auch was jeder General Officier für eine Flagge in ſeinem Boot führen darf. Man ſehe auch den Artikel Admiral. Was die Signäle mit Flaggen anbetrift, davon werde ich unter Signal reden.

Jedes Schiff hat auch eine Flagge am Bugſpriet (Fig. 236. M.), welche die Geus oder Göſch genannt wird, und dieſe darf jeder Kauffahrer führen. Sie iſt kleiner als die Nationalflagge. Zur Erläuterung dieſes Artikels findet man am Ende dieſes Werks mehrere richtig gezeichnete und ſauber illuminirte Kupfertafeln, welche eine vollſtändige Sammlung aller Nationalflaggen enthalten, wobey ſich auch die verſchiedenen

Admiralflaggen und königlichen Standarten einer jeden Nation befinden.

Die Kampanje - FLAGGE oder National-FLAGGE.

Holl. Kampanje-Vlag.
Dän. Agterflag, Campagne-Flag.
Schw. Campanie-Flagg.
Engl. Ancient, enſign or colours of any nation.
Franz. Pavillon de poupe.
Ital. Bandiera da poppa.
Span. Bandera de popa.
Port. Bandeira da popa.

Die Flagge welche bey Kriegsſchiffen und Kauffahrern hinten auf der Kampanje wehet. Jede Nation unterſcheidet ſich von der andern durch beſondere Farben und Zeichen. ſ. Flagge.

Die Kommando - FLAGGE.

Holl. Kommando- of Bevel-Vlag.
Dän. Commando-Flag.
Schw. Commando-Flagg.
Engl. Flag.
Franz. Pavillon de commandement.
Ital. Bandiera quadrata nel tope.
Span. Bandera cuadra en el tope.
Port. Bandeira no tope dos maſtros.

Eine viereckigte Flagge am Top von einem der drey Maſten des Schiffs. Sie iſt das Unterſcheidungszeichen eines Generalofficiers. Jede Nation hat hierin ebenfalls ihre beſondern Farben und Zeichen. ſ. Admiral und Flagge.

Die Friedens - FLAGGE.

Holl. Vrede-Vlag.
Dän. Hvidt Flag, Freds-Flag.
Schw. Frids-Flagg.
Engl. Flag of truce.
Franz. Pavillon de paix, pavillon parlementaire.
Ital. Bandiera di pace.
Span. Bandera blanca, bandera de paz.
Port. Bandeira branca, bandeira de paz.

Eine weiſſe Flagge, welche dasjenige Schiff, das mit einer feindlichen Nation Unterhandlung

treiben ſoll, ſtatt der Nationalflagge wehen läſst, damit es nieht feindſelig begegnet werde.

Blut - FLAGGE.

Holl. Bloed-Vlag, roode Vlag, Vegt-Vaan.
Dän. Blod-Flag.
Schw. Blod-Flag.
Engl. Bloody ancient.
Franz. Pavillon de guerre.
Ital. Bandiera di guerra.
Span. Bandera de combate, bandera roja.
Port. Bandeirà de combate.

Eine rothe Flagge, welche vormals das Signal zur Schlacht war, wenn ſie aufgehieſst wurde.

Pitsjahrs- oder Pisjahrs - FLAGGE.

Holl. Pitſjaars-Vlag.
Dän. Piſchar eller Paſchar-Flag.
Schw. Paſchar-Flag.
Engl. The ſignal for a general council.
Franz. Pavillon de conſeil.
Ital. Bandiera di conſiglio.
Span. Bandera de conſejo.
Port. Bandeira ou ſignal de conſelho.

Die Flagge, vermittelſt welcher der Befehlshaber einer Flotte das Signal giebt, daſs die übrigen Befehlshaber und Schiffskapitaine an Bord ſeines Schiffs kommen um Kriegsrath zu halten oder anderer Urſachen wegen. Schiffe, welche auf einer Rhede ſegelfertig liegen, geben durch eine Flagge den noch am Lande befindlichen Leuten zu verſtehen, daſs ſie ſich baldigſt an Bord begeben müſſen; bey den Holländern iſt dieſes eine blaue Flagge am Vortop. Gewöhnlich zeigt ein Kriegsſchiff drey Tage vorher ſeine Abreiſe an. Den erſten Tag macht es nämlich die Vor-Marsſegel los; den zweyten Tag holt es die Marsſchoten vor, wobey das Segel noch auf dem Rande beliegen bleibt. Am dritten hieſst es das Segel auf. Etliche Stunden vorher, ehe ein Kriegsſchiff abſegelt, giebt es den ſogenannten Abſchiedsſchuſs.

Die FLAGGE im Schau wehen laſſen.

Holl. De Vlag in een Siouw obſteeken.
Dän. Hiſſe en Siou.
Schw. Hiſſa Flaggen i Schau.

Engl. To hoiſt the enſign with a waſt.
Franz. Le pavillon en berne.
Ital. La bandiera indarna.
Span. La bandera amorronada.
Port. A bandeira amorronada.

Die Flagge hinten am Schiff ihrer Tieffe nach zuſammenlegen, und ſie ſo zuſammengewickelt oben vom Flaggenſtock wehen laſſen. Es iſt dieſes ein unter allen Nationen gebräuchliches Signal, jemand an Bord zu rufen. Auf einer Rhede weht die Flagge im Schau, wenn die am Ufer befindlichen Schlupen an Bord kommen ſollen, und man unter Segel gehen will. Auf der See um andern Schiffen zu erkennen zu geben, daſs man ihrer Hülfe bedarf und in Noth iſt. Bey Gewahrwerdung des Landes, um einen Lootſen an Bord zu rufen.

Signal- oder Seyn - FLAGGE, ſ. Signal.

Spleet - FLAGGE, Splitt - FLAGGE.

Holl. Spleet-Vlag.
Dän. Splet-Flag.
Schw. Splet-Flagg.
Engl. Flag terminating in two ends.
Franz. Pavillon fendu, en cornette.
Ital. Bandiera di cornetta.
Span. Bandera de corneta.
Port. Bandeira de corneta.

Eine Flagge die nicht viereckigt iſt, ſondern aus welcher vorne ein Stück in der Geſtalt eines Keils ausgeſchnitten iſt, ſo daſs ſie dadurch zwey Spitzen bekömmt wie ein Wimpel. Die Dänen und Schweden führen manchmal ſolche Flaggen, auch findet man bey dieſen Nationen Flaggen, die zwey ſolche Ausſchnitte haben, und ſich folglich in drey Spitzen endigen. Dieſe letztere Art nennt man Flaggen mit einer Zunge.

Eine FLAGGE mit einer Zunge.

Holl. Vlag met een Tong.
Dän. Flag med en Tunge.
Schw. Flagg med en tunga.
Engl. Flag with a tongue.
Franz. Pavillon à trois pointes.
Ital. Bandiera di cornetta con una lingua.
Span. Bandera de corneta con una lingua.
Port. Bandera de corneta com huma lingua.

ſ. die Erklärung unter Spleetflagge.

Die

Die Länge und Tiefe einer FLAGGE.

Holl. Lengte en Diepte van een Flag.
Dän. Længden og Höyden af en Flag.
Schw. Längden och Högden af en Flagg.
Engl. The fly and hoiſt of a flag.
Franz. Le battant & le guidant d'un pavillon.
Ital. Longhezza e larghezza d'una bandiera.
Span. Largura y anchura de la bandera.
Port. Comprimento e largura da bandeira.

Die Länge der Flagge, iſt das Maaſs ihrer Länge, welche der Wind in horizontaler Richtung offen hält. Die Tiefe aber das Maaſs der verticalen Länge, wovon die eine Seite an den Flaggenſtock befeſtigt wird. Die Länge der Flagge iſt gewöhnlich $\frac{1}{3}$ mehr als die Tiefe.

Die FLAGGE ſtreichen.

Holl. De Vlag ſtryken.
Dän. Stryge eller nedhale et Flag.
Schw. Stryka Flaggen.
Engl. To ſtrike the colours.
Franz. Amener le pavillon.
Ital. Amainare la bandiera.
Span. Arriar la bandera.
Port. Arriar a bandeira.

Die Flagge vermittelſt der Fall niederlaſſen. Es iſt dieſes ein Gruſs, den Schiffe von minderer Bedeutung aus Hochachtung den Admiralſchiffen oder auch Kauffahrer den Kriegsſchiffen erzeigen müſſen. Im Kanal, wo ſich die Engländer die Herrſchaft angemaſst haben, ſtreichen auch die Kriegsſchiffe anderer Nationen vor den engliſchen die Flagge, und im adriatiſchen Meer geſchieht den Venezianern ſolche Ehre. Schiffe die keine Flagge haben, ſtreichen die obern Segel. Ein Schiff das ſich im Treffen für überwunden erklären will, ſtreicht ſeine Flagge.

Die FLAGGE hieſſen oder aufhieſſen.

Holl. De Vlag hyſſen.
Dän. Hidſe eller ophidſe et Flag.
Schw. Hiſſa Flaggen.
Engl. To hoiſt the flag or colours.
Franz. Hiſſer le pavillon.
Ital. Izzare la bandiera.
Span. Izzar la bandera.
Port. Içar a bandeira.

Die Flagge vermittelſt der Fall in die Höhe ziehen. Es iſt dieſes das Gegentheil von ſtreichen.

Die FLAGGE wehen laſſen.

Holl. De Vlag waajen laaten.
Dän. Lade et Flag vaje.
Schw. Sätta up en Flagg.
Engl. To diſplay the flag or colours.
Franz. Deploier le pavillon, faire pavillon.
Ital. Far bandiera.
Span. Hacer bandera.
Port. Fazer bandeira.

Eine Flagge aufhieſſen, daſs ſie geſehen werden kann. So ſagt man, das Schiff läſst eine rothe, weiſſe oder blaue Flagge wehen.

FLAGGAST.

Holl. Vlaggaſt.
Dän. Flaggaſt.
Schw. Flaggaſt.
Engl. A mariner who has the care of the flags.
Franz. Capitaine des pavillons.
Ital. Capitano delle bandiere.
Span. Capitan de banderas.
Port. Capitaõ das bandeiras.

Der Matroſe welcher auf einem Schiffe die Flaggen in Verwahrung hat und dieſelben bey vorkommender Gelegenheit aufhieſst und ſtreicht. Ebenfalls giebt es auch einen Wimpelgaſt und Göſchgaſt.

FLAGG - Kapitain.

Holl. Vlag - Kapitain.
Dän. Flag - Capitain.
Schw. Flagg - Capitain.
Engl. Flag - Captain.
Franz. Capitaine du vaiſſeau commandant.
Ital. Capitano del vaſcello ammiraglio.
Span. Capitano del navio comandante.
Port. Capitaõ do navio commandante.

Der Kapitain am Bord eines Flagmanns oder Admiralſchiffs, welcher die Befehle deſſelben den übrigen Schiffen durch Signäle mittheilt. Eben ſo verſteht man unter Flaggſchiffer, Flaggſteuermann und Flaggkonſtapel den Schiffer, Steuermann und Konſtapel am Bord eines Flaggmanns.

FLAGGMANN.

Holl. Vlag - Man.
Dän. Flag - Mand.
Schw. Flaggmän.

Engl. Flagg-officer.
Franz. Officier général de la marine.
Ital. Capitano d'una armata.
Span. Comandante ó Jeneral de la armada.
Port. Comandante ou General da armada.

Der General-Officier, welcher eine Flagge am Top der Maſten führt. Zuweilen verſteht man auch darunter das Schiff deſſelben.

FLAGGSCHIFF oder FLAGGENSCHIFF.

Holl. Vlag-Schip.
Dän. Flag-Skib.
Schw. Flaggſkepp.
Engl. Flag-ſhip.
Franz. Vaiſſeau commandant.
Ital. Vaſcello ammiraglio.
Span. Navio comandante.
Port. Navio comandante.

Das Schiff, von welchem der Admiral oder der en chef kommandirende Officier einer Flotte ſeine Flagge wehen läſst.

FLAGGSTAB oder FLAGGENSTOCK.

Holl. Vlag-ſtok, Vlag-ſtaf.
Dän. Flagſtangen.
Schw. Flaggſtaken.
Engl. Flag-ſtaff, enſign-ſtaff.
Franz. Baton de pavillon, mat de pavillon.
Ital. Aſta della bandiera.
Span. Aſta de bandera.
Port. Aſta da bandeira, paó da bandeira.

Die hölzerne Stange oder der Stock (Fig. 91. S.) an welchem die Flagge aufgehieſst wird. Derſelbe ſteht in einem Eſelshaupt und hängt hinten etwas über, gewöhnlich folgt er dem Fall des Hinterſchiffs. An dem oberſten Ende befindet ſich ein runder Knopf mit einem Scheibengat, wodurch die Fall der Flagge fährt. Schiffe die eine Flagge am Top der Maſten führen, haben eine Bramſtenge, die oben länger iſt wie gewöhnlich. (Fig. 91. &c.)

FLAGGENTUCH.

Holl. Vlagge-Doek.
Dän. Flagduk.
Schw. Flaggduck.
Engl. Buntine.
Franz. Etamine.
Ital. Stamina.
Span. Lanilla.
Port. Eſtamenha.

Eine Art wollen Stof, wovon die Flaggen, Flügel, Stander und Wimpel gemacht werden. Es giebt Flaggentuch von allen Farben.

FLAGGEN.

Holl. Vlaggen.
Dän. At Flagge.
Schw. At flagga.
Engl. To dreſs a ſhip.
Franz. Pavoiſer un vaiſſeau.
Ital. Paveſare una nave.
Span. Empavezar un navio de banderas.
Port. Empaveçar hum navio de bandeiras.

Ein Schiff bey einer beſondern Feyerlichkeit mit Flaggen und Wimpeln behängen. Man macht ſolche an die Raaen, Stagen, Wanten, Pardunen und anderes Tauwerk feſt.

FLAPKANNE, ſ. Püll.

FLAPPEN des Raperts.

Holl. Flappen.
Dän. Hængsler.
Schw. Hängslar.
Engl. Cap-ſquares or clamps.
Franz. Plates bandes.
Ital. Piatte bande.
Span. Sobremunóneras.
Port. Sobremunhoneiras.

ſ. Rapert.

FLARDE Eis, ſ. Eisflarde.

Der Wind wird FLAUER.

Holl. De Wind krimpt, neemt af.
Dän. Vinden ſagtes.
Schw. Vinden börjar bedara.
Engl. It becomes calm.
Franz. Le vent mollit.
Ital. Il vento incalma.
Span. El viento calma, floja.
Port. O ventoa bonança.

Der Wind wird ſchwächer.

FLECHTING.

Holl. Vlechting.
Dän. Flegting.
Schw. Vantſtand.
Engl. The ſhrouds and other rigging at the maſt-head.
Franz. Capelage.
Ital. Incapellatura.
Span. Encapilladura.
Port. Emcapeladura.

Der um den Top der Maſten oder Stengen befindliche Theil der Wandtauen, Pardunen, Hanger &c. (Fig. 103. i i und Fig. 603. i i.) Eine Flechting iſt gut gemacht, wenn die Bugten oder Augen dieſer Taue feſt um den Maſt und dicht über einander liegen. Man treibt ſie mit der Klopfkeule ſo weit herunter, bis ſie auf die Bekleidung der Langſahlingen ruhen, welche ihnen zur Unterlage dienen. ſ. die Wanten anlegen, Maſt und Sahlingen.

FLENSEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Vlenſen.
Dän. Flenſe.
Schw. Flenſa.

Die vom Wallfiſch abgeſchnittenen Stücke Speck mit einer Talje ins Schiff holen. Auf dem Schiffe ſchneiden die Strandſchneider dieſe Stücke wieder in kleinere, die von den Hakjepieks mit Haken, die Flenshaken heiſſen, ins Flensgat geworfen werden. Letzteres iſt eine kleine Luke in der groſſen, wodurch die Stücke in den Raum fallen, woſelbſt ſie der Speckkönig mit der Speckkönigin aus dem Wege werfen.

FLENSGAT.

Holl. Vlensgat.
Dän. Flensgat.
Schw. Flensgat.

ſ. Flenſen.

FLENSHAKEN.

Holl. Vlenshaken.
Dän. Flensninhager.
Schw. Flenshakar.

ſ. Flenſen.

FLETH oder FLEET (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Fleet.
Dän. Flet.
Schw. Flet.

Alle Geräthſchaft die zum Wallfiſchfang gebraucht wird, d. i. Fäſſer oder Kardeelen zum Speck, Lienen, Harpunen, Vorgänger, Lenſen, Topreeps, Specktakel, Kentergiensblöcke, Kentergienen, Kenterhakjes, Naſehaken, Bardenanker, Speckmeſſer, Strandmeſſer, Steertmeſſer, Kappmeſſer, Klaaſen, Handhaken, Specktrog, Speckmamiering, Speckhaken, Eisſägen, Schlupen, Talgſtürzen, &c. &c. Auch auf Heeringsbüſen verſteht man unter Fleth alle Geräthſchaften

die zur Heeringsfiſcherey gebraucht werden. Zuweilen verſteht man auch unter Fleth auf Schiffen die Takelaſche und Maſten, z. B. ein Schiff hat ſein Hinterfleth verlohren, das iſt den hintern Maſt und die hintere Takelaſche.

FLEUTE oder FLEUTSCHIFF.

Holl. Fluit, Fluit-Schip.
Dän. Floite.
Schw. Fleute.
Engl. A dutch flight.
Franz. Flute.
Ital. Flauto (baſtimento da carico).
Span. Urca.
Port. Flute, charrua.

Ein groſſes dreymaſtiges Fahrzeug, welches vorne und hinten ſehr breit iſt, auch unten einen ſehr flachen Boden hat. Im Verhältniſs ihres groſſen Körpers haben die Fleuten eben keine hohe Maſten und ſegeln daher nur ſehr langſam. Sie werden noch von den Holländern und Hamburgern zur Kauffardey und inſonderheit zum Wallfiſchfang gebraucht. Ihre Takelaſche iſt eben ſo wie die Takelaſche der Kriegsſchiffe; auch haben ſie hinten auf dem Deck eine Hütte und unterſcheiden ſich dadurch von den jetzt zur Kauffardeyfahrt weit mehr gebräuchlichern Barken. Hinten haben ſie ſehr ſtarke Billen und einen breiten Hackbord. Man hat Fleuten von 300 bis 900 Laſt. Da dieſe Fahrzeuge aber zu plump gebauet ſind und einen zu langſamen Gang haben, ſo werden ſie nur wenig mehr gebraucht.

FLIEBOOT.

Holl. Vlieboot.
Dän. En Flibaad i Flandern og Holland.
Schw. Flibåt i Holland.
Engl. Dutch Flyboat.
Franz. Flibot.
Ital. Flibotto, baſtimento ollandeſe.
Span. Flibote, barco Hollandez.
Port. Flibote, barco Hollandez.

Der Name eines zweymaſtigen niederländiſchen Fahrzeugs, das vormals vielleicht von den Vlieländern gebraucht worden iſt.

FLIBUSTIERS, ſ. Avanturiers.

Die Schote FLIEGEN laſſen.

Holl. De Schoot vliegen laaten.
Dän. Slippe Skiödet ud.
Schw. Kaſta lös ſkotet.

Engl.

Engl. To let fly the ſheet.
Franz. Filer toute l'ecoute.
Ital. Largare la ſcotta per la mano.
Span. Largar la eſcota por la mano.
Port. Largar eſcota por maõ.

Die Schoten der Segel bey plötzlichen ſtarkem Winde gänzlich aus dem Schiff gehen laſſen, damit die Fläche des Segels dem Winde nicht mehr ausgeſetzt, ſondern der Gewalt deſſelben nachgeben kann.

FLIEGENKLAPPE.

Holl. Vlieglap.
Dän. Flueklap, Bramſejl paa en Smak.
Schw. Brasmſegel på en Smack.
Engl. Top-gallant-ſail of a dutch Smak.
Franz. Voile de perroquet d'une ſemaque hollandoiſe.
Ital. Pappafico d'una ſemaca ollandeſe.
Span. Vela de juanete de una Semaca.
Port. Vela de joanete de huma charrua.

So wird auf Schmacken und Kuffen das Bramſegel genannt, welches dieſelben noch über dem Topſegel führen.

FLIEGER.

Holl. Vlieger.
Dän. Flygert eller Flyver.
Schw. Flygare.
Engl. Middel-ſtay-ſail.
Franz. Petite voile d'étai de hune, voile d'étai volant.
Ital. Volante.
Span. Vela de eſtay volante.
Port. Vela volante, formoſa.

Ein Stagſegel, welches ſich zwiſchen dem Stengenſtagſegel und dem Bramſtengenſtagſegel befindet. Es wird vermittelſt eines Standers und Leiters (ſ. Stander und Leiter eines Stagſegels) feſtgemacht. Ueberhaupt nennt man Flieger alle Stagſegel, die noch zwiſchen die eigentlichen Stagſegel angebracht werden.

FLIEHEN, ſ. Flüchten.

FLIETSCHEN Ende.

Franz. Pattes de chanvre.

Der zunächſt an der Wurzel befindliche Theil oder der Fuſs der Hanfſtaude. Die Flietſchen Ende können, weil ſie zu holzartig ſind, nicht durchgehechelt und zum Spinnen gebraucht werden, ſondern man reiſst ſie an dem Abzieheiſen ab.

FLINTE.

Holl. Snaphaan.
Dän. En Flint.
Schw. Böſſa.
Engl. A ſhip's muſket.
Franz. Fuſil.
Ital. Focile, ſchioppo.
Span. Fuzil.
Port. Fuſil.

Ein bekanntes Feuergewehr. Die Flinte hat ihren Namen von einem uralten ſchon bey den Wenden vorkommenden deutſchen Wort Flins oder Vlyns, welches ein Hornſtein bedeutet, der auch noch jetzt in den nordiſchen Sprachen *Flinta* genannt wird. Als man dieſen Stein bey den Schieſsgewehren anwandte, erhielten ſie davon den Namen der Flinten. Man hält übrigens die Flinten für eine franzöſiſche Erfindung, die an die Stelle der Musketen kam; das erſte Regiement, das Flinten trug, war das von Ludwig XIV. 1671 in Frankreich errichtete Füſelierregiment, welches von den Flinten dieſen Namen bekam. Die Flinte iſt auf Schiffen von groſſen Nutzen, und unſtreitig das beſte Gewehr, ſich beym Entern zu vertheidigen, wenn man noch die Bayonette hinzufügt. Auch dient es diejenigen zu unterſtützen, welche mit Piſtolen und Säbeln zum Entern überſpringen. ſ. Entern.

Ein FLOSS oder FLOTT.

Holl. Een Vlot.
Dän. En Flaade.
Schw. En Flotta, timmerflotta.
Engl. Float or raft.
Franz. Radeau.
Ital. Zatta, zattera.
Span. Zata ó zatera, Jangada.
Port. Jangada.

Verſchiedene neben einander in paralleler Linie liegende Bäume, die vermittelſt Queerhölzer, die auf dieſelben genagelt worden, mit einander verbunden ſind. Man überläſst dieſes zuſammengebundene Holz auf Flüſſen den Strom, der es ohne weitere Koſten hinunter treibt, nur befinden ſich blos etliche Mann auf demſelben, die es, vermittelſt eines vorne und hinten befindlichen Steuers, in den Strom halten. Auf etlichen Strömen werden auch Waaren auf Flöſſen transportirt. In Amerika bedient man ſich auch der Flöſſe zur Schiffahrt auf der See. ſ. Balſe.

FLOTTEN (beym Schiffszimmermann).

Holl. Vlotten en Schouwen.
Dän. Flaader og Lurger.

Schw.

Schw. Flottar.
Engl. Punts or floating ſtages.
Franz. Rats à carenes.
Ital. Ponti
Span. Planchas de agua.
Port. Pranchas de agua.

Mehrere parallel neben einander liegende Bäume, die zuſammen mit Queerhölzern befeſtigt ſind und über welche ein Fuſsboden von Planken gelegt wird. Auf ſolchen Flotten ſtehen die Zimmerleute und Kalfaterer, um die Seiten des Schiffs von auſſem zu brennen, auszubeſſern und zu kalfaten, auch bedient man ſich hiezu der Schauken, welches länglichte viereckigte Fahrzeuge ſind, die rund um rund nur einen Bord von ungefähr 1 Fuſs Höhe haben.

FLOTTEN an den Fiſchernetzen.

Holl. Vlotten.
Dän. Flaader, Boyer.
Schw. Flottar, boyar.
Engl. Buoys on a fiſhing-net.
Franz. Bouées.
Ital. Boe.
Span. Boyas de la red de los peſcadores.
Port. Boias.

Stücke Kork oder leichtes Holz, welche an die Angelſchnuren oder an den obern Theil der Fiſchnetze befeſtigt werden, daſs ſie nicht unterſinken.

FLOTT ſeyn.

Holl. Vlot zyn.
Dän. Være paa Flot.
Schw. Flyta.
Engl. To float
Franz. Flotter, être à flot.
Ital. Galeggiare, eſſere a gala.
Span. Flotar, eſtar a flote.
Port. Eſtar a nado.

Flott heiſst in der Seeſprache alles was auf dem Waſſer ſchwimmt. Ein Schiff flott machen, heiſst alſo ein auf den Grund gerathenes und feſt ſtehendes Schiff wieder ſchwimmend machen.

FLOTTE, Kriegsflotte oder Orlogsflotte.

Holl. Vloot, Orlogs-Vloot.
Dän. Flaade, Kriegs- eller Orlogsflaade.
Schw. Flotta, Orlogsflotta.
Engl. Fleet.
Franz. Armée navale.
Ital. Armata navale.

Span. Armada naval.
Port. Armada, frota.

Eine gewiſſe Anzahl Kriegsſchiffe, die unter dem Befehl eines General-Officiers zu irgend einer Unternehmung angeführt werden. Beſteht die Flotte nur aus 10 bis 18 Schiffen von der Linie, ſo wird ſolche blos ein Geſchwader genannt.

Eine eigentliche Kriegsflotte beſteht aus drey Abtheilungen, denen man den Namen der erſten, zweyten und dritten Diviſion beylegt, aus welchen die *Avantgarde*, das *Corps de Bataille* und die *Arriergarde* formiret werden. Jede dieſer drey Diviſionen hat ihren eigenen Befehlshaber. Der Admiral en chef führt das Kommando über die erſte Diviſion, welche gewöhnlich das Corps de Bataille ausmacht, der Vice-Admiral über die zweyte Diviſion oder die Avantgarde, und der Kontreadmiral über die dritte Diviſion oder die Arriergarde. Iſt eine Flotte ſtark, ſo werden ihre drey Diviſionen wieder auf gleiche Weiſe in eben ſo viele Theile getheilt, die man Subdiviſionen nennt und die von andern Flagg-Officiereu oder alten Kapitainen kommandirt werden. Jeder Chef der Diviſionen hat ſeine eigne Unterſcheidungsflagge.

Auſſer der Linie (ſ. Linie der Bataille) halten gemeiniglich einige Fregatten, welche lediglich dazu dienen, die Signale, wodurch der Admiral en Chef oder die Kommandanten der Diviſionen ihre Ordres geben, und die von einer in gerader Linie liegenden Flotte nicht deutlich unterſchieden werden können, zu wiederholen und ſolche alſo, da ſie auſſer der Linie liegen, denen in der Linie liegenden Schiffen zu überbringen. Dieſe Fregatten werden Repetiteurs genannt, und jede Diviſion hat ihre eigene, auch wohl zwey, wenn die Diviſion ſehr groſs iſt und ſich eine hinlängliche Anzahl Fregatten bey der Flotte befinden.

Sind Brander bey einer Flotte, ſo bekömmt jede Diviſion einen oder mehrere, damit die Chefs, wenn es die Umſtände erfordern, Gebrauch davon machen können.

Sowohl die Brander als auch die Repetiteurs liegen allezeit, auſſer dem feindlichen Geſchütz, zur Seite der Flotte, die nicht in Action iſt. Ein Gleiches geſchieht auch mit den Hospital- und Proviantſchiffen. Iſt die Anzahl dieſer letztern ſtark, ſo iſt es nöthig, ihnen etliche Fregatten zur Bedeckung zu geben, damit ſie ſich bey

gefahr-

gefährlichen Umſtänden bey Zeiten retiriren können. Ein mehreres findet man unter Linie der Bataille, Manoeuvre, Kontremarſch, Marſchordre, Flagge, Admiral, Seetaktik, Seekrieg, Seemacht, Seetreffen und Signal. Von den Kriegsflotten der Alten werde ich unter dem Artikel von der Geſchichte der Schiffahrt und des Seekrieges reden.

FLOTTE, Kauffardeyflotte.

Holl. Koopvaardy-Vloot.
Dän. Flaade of Koffardiſkibe.
Schw. Kiöpmans-Flotta.
Engl. Fleet.
Franz. Flotte de bâtimens marchands.
Ital. Flotta.
Span. Flota.
Port. Frota.

Eine Anzahl Kauffardeyſchiffe, die gewöhnlich unter der Convoy oder Bedeckung von Kriegsſchiffen fährt. Eine Flotte bekommt ihre Benennung von dem Lande oder dem Ort, wohin ſie handelt, ſo ſagt man z. B. die Jamaica Flotte, die Braſilianiſche, Smyrniſche. Die ſpaniſche Silberflotte iſt diejenige, welche das Silber aus dem ſpaniſchen America nach Europa bringt.

FLOTTILJE.

Das Wort iſt ſpaniſch und das Diminutivum von Flotte. Die Spanier nennen aber inſonderheit ſo die Kauffardeyflotten, welche unter Bedeckung nach Indien fahren, oder aus Indien kommen.

FLÜCHTEN.

Holl. Vlugten.
Dän. At flye.
Schw. Blifva jagad.
Engl. To fly from.
Franz. Prendre chaſſe.
Ital. Prender caccia.
Span. Huir.
Port. Fugir.

Die Flucht nehmen. ſ. Zurückzug nach dem Seetreffen.

FLÜGEL einer Flotte.

Holl. Vleugels van een Vloot.
Dän. Flöyene of en Flaade.
Schw. Wingarna af en Orlogs-Flotta.
Engl. Wings of a fleet.

Franz. Les ailes d'une armée navale.
Ital. Ale d'una armata navale.
Span. Alas de una armada.
Port. Azas de huma armada.

Die äuſſerſten Schiffe einer en Fronte ſegelnden Flotte. Bey Tage dehnet man die Flügel einer Kriegsflotte weiter aus, um Feinde gewahr zu werden; gegen Abend aber ziehen ſich ſolche wieder auf ein gegebenes Signal des Admirals gegen das Centrum zuſammen, um Trennung zu vermeiden.

FLÜGEL des Ankers, ſ. Ankerflügel.

FLÜGEL auf dem Top der Maſten.

Holl. Vleugel.
Dän. En Flöj.
Schw. Flögel, Flög.
Engl. Vane.
Franz. Girouette.
Ital. Pennello.
Span. Cataviento.
Port. Catavento, grimpa.

Iſt auf dem Top der Maſten eben das, was der Wetterhahn auf einer Thurmſpitze iſt. Der Flügel beſteht aber aus einem Streif Flaggentuch, wovon das eine Ende eine Einfaſſung von leichtem Holz hat (Fig. 67. c c.), woran es feſtgenähet iſt. Dieſes Holz wird das Flügelheck oder die Flügelſcheere genannt, und dient dazu, den Streif Flaggentuch auszubreiten. Die beyden Enden dieſer hölzernen Einfaſſung ſind durchbohrt, damit ſie die eiſerne Stange (Fig. 67. aa.) durchlaſſen, um welche ſich der Flügel dreht. Die Stange iſt auf dem Top der Maſten befindlich, und wird das Flügelſpill genannt.

FLÜGELHECK oder Flügelſcheere.

Holl. Vleugel-Hek.
Dän. Flöy-Rame.
Schw. Flögſkäret.
Engl. Vane-ſtock.
Franz. Fût de girouette.
Ital. Legno del pennello.
Span. La armazon de madedera un grimpolon.
Port. Madeira a que eſtá pregada a grimpa.

ſ. Flügel.

FLÜGELSPILL oder Flügelſtuhl.

Holl. Vleugel-ſtoel, Vleugel-ſpil.
Dän. Flöy-Teenen, Spillets-Tap.

Schw.

Schw. Flögten.
Engl. Spindle of a vane.
Franz. Bâton de girouette, verge ou fer de girouette.
Ital. Ferro o aſta del pennello.
Span. Hierro del grimpolon.
Port. Baron do catavento ou da grimpa.

ſ. Flügel.

FLUHR.

Holl. Vloer.
Dän. Skibets Bund.
Schw. Skepps-botn.
Engl. Floor.
Franz. Le fond d'un vaiſſeau.
Ital. Fondo della nave.
Span. Fondo del navio.
Port. Fundo do navio.

Der untere Boden des Schiffs zwiſchen dem Kiel und der Kimm. Die Linie, welche auf einem Seitenriſs die Höhe oder Erhebung der Fluhr (Fig. 638. bbb.) ausdrückt, wird von den Engländern *riſing line of the floor* genannt.

FLURHÖLZER oder FLUHRWRANGEN, ſ. das gebräuchlichere Wort Bauchſtücke.

FLUHRSENTE, ſ. Sente.

FLUHRWEGER, ſ. Weger.

FLUTH.

Holl. Vloed.
Dän. Flod.
Schw. Flod.
Engl. Flood.
Franz. Flot, flux.
Ital. Fluſſo.
Span. Flujo.
Port. Emchente.

ſ. Ebbe und Fluth.

Vor-FLUTH.

Holl. Voor-Vloed.
Dän. For-Floden.
Schw. För-Flod.
Engl. At new flood.
Franz. Au montant de la marée.
Ital. Il comminciamento del fluſſo.
Span. Punta de marea.
Port. Ponta de emchente.

ſ. Ebbe und Fluth.

Halbe FLUTH oder halbe Zeit.

Holl. Halve Vloed, Half Ty.
Dän. Halv Flod.
Schw. Half-Flod.
Engl. Half flood.
Franz. Demi-flot.
Ital. Medio fluſſo.
Span. Media marea.
Port. Meia emchente.

ſ. Ebbe und Fluth.

Agter-FLUTH, Hinter-FLUTH, oder das Letzte der FLUTH.

Holl. Agter-Vloed.
Dän. Agterfloden.
Schw. Akterflod.
Engl. The end or laſt of the flood-tide.
Franz. Fin du flux.
Ital. Fine del fluſſo.
Span. Fin de la marea.
Port. Fino da emchente.

ſ. Ebbe und Fluth.

Eine FLUTH.

Holl. Een Vloed.
Dän. En Flod.
Schw. En Flod.
Engl. One flood-tide.
Franz. Un flux.
Ital. Una marèa, un fluſſo.
Span. Una marea, un flujo.
Port. Huma emchente, huma marea.

Die ganze Zeit von 6 Stunden, da das Waſſer aufläuft, und während welcher es Fluth iſt.

Spring-FLUTH, ſ. Springzeit.

FLUTH und Ebbe, ſ. Ebbe und Fluth.

FLUTH-Anker, ſ. Fluth-Anker.

FLUTHEN. Es fluthet.

Holl. Vloeyen.
Dän. Flyde.
Schw. Varda Flod, Floden kommer.
Engl. The tide flows, it is flowing water.
Franz. Il y a flot.
Ital. E fluſſo, il mare monta.
Span. El mar monta ó repunta.
Port. O mar monta ó repunta.

Man ſagt es fluthet, ſo lange das Waſſer aufläuft oder ſo lange als es Fluth iſt.

FNE.

Der Name eines japaneſiſchen Fahrzeugs, welches ein dortiger Binnenlander genannt werden könnte, weil es ſich nicht von den Küſten entfernt.

FOCK oder Stag-FOCK (auf Schmacken, Kuffen, Jachten und Tjalken).

Holl. Fock, Stagfok.
Dän. Fokken paa Smakker og Kuffer.
Schw. Focken på Smackar och Kuffar.
Engl. Fore-ſtay-ſail.
Franz. Trinquette.
Ital. Trinchetina.
Span. Trinquetilla de una Semaca o Coſa holandes.
Port. Trinquetilha, vela do eſtay de traquete.

Das Vorſtagſegel auf dieſen Fahrzeugen (Fig. 500. d.). Auf den dreymaſtigen und übrigen Schiffen iſt die Fock ein Raaſegel und ſitzt am vordern oder am Fockmaſt. Die Schmacken und Kuffen haben aber ein Raaſegel vorne am Maſt, welches die Brefock heiſst.

Bre-FOCK auf Schmacken, Kuffen, Tjalken und Schlupen, ſ. Brefock.

Klüf-FOCK, Klü-FOCK, oder Klüver auf Schmacken, Kuffen und Tjalken.

Holl. Kluivfok.
Dän. Klyvfokken.
Schw. Klyffock.
Engl. The fore top-ſtay-ſail or the ſecond-ſtay-ſail.
Franz. Le ſecond foc d'une ſemaque.
Ital. Secondo flocco.
Span. Contrafoque de una ſemaca.
Port. Contra buyarrona.

Das zweyte Stagſegel auf dieſen Fahrzeugen (Fig. 500. d.). (Das Wort ſoll eigentlich Klüver-Fock heiſſen, ſ Klüver.) Jetzt können die Schmacken und Kuffen auch ihr Bugſpriet durch einen kleinen Klüverbaum verlängern, welcher der Jagerſtock genannt wird, und hieran führen ſie alsdenn noch ein drittes Stagſegel, welches der Jager heiſst.

Sturm-FOCK auf Schmacken, Kuffen und Tjalken.

Holl. Stormſok.
Dän. Stormfokken.
Schw. Stormfocken.
Engl. Fore-ſtay-ſail or ſtorm-ſtay-ſail
Franz. La petite trinquette.
Ital. Trinchettina.
Span. Pequeña trinquetilla de una ſemaca.
Port. Vela do eſtay de traquete.

Die Fock auf dieſen Fahrzeugen, welche im Sturm gebraucht wird, und kleiner iſt als die gewöhnliche.

FOCK oder FOCKSEGEL auf zwey und dreymaſtigen Fahrzeugen, ſ. Fock-Segel.

Die FOCK einbrechen, ſ. Einbrechen.

Die FOCK fellen oder fällen, ſ. Fellen.

Fockbraſſen, ſ. Braſſen.

Fockbulien, ſ. Bulien.

FOCKHALS, ſ. Hals.

FOCKKNECHT, ſ. Knecht.

FOCKRAA, ſ. Raa.

FOCKMAST, ſ. Maſt.

FOCKSCHOTE, ſ. Schote.

FOCKSTAG, ſ. Stag.

FOCKTOPPENANTS, ſ. Toppenants.

FOCKWAND, ſ. Wand.

FÖHK, FÖK oder FEUK.

Holl. Fuik, Inwyk der Zee.
Dän. Vig, Kejle.
Schw. Wik, hafs-arm.
Engl. Creek, cove.
Franz. Crique.
Ital. Cala.
Span. Eſtero, ſaco.
Port. Eſteiro.

Eine kleine Einweichung der See ins Land.

FÖHRENHOLZ, ſ. Holz.

FOLGER (beym Reepſchläger), ſ. Nachhänger.

FORCEPS, ſ. die Erklärung unter Epikampes.

FORI.

So hieſſen bey den Lateinern die Duften oder Ruderbänke in den Fahrzeugen. Gewöhnlich wurden ſie aber *Tranſtra* genannt.

FORKEN.

Holl. Vorken.
Dän. Forker.
Schw. Forkar.
Engl. Forks.
Franz. Fourches pour carener.
Ital. Forche di ferro.
Span. Horquillas.
Port. Forquilhas.

Groſſe eiſerne Gabeln (Fig. 567. a) mit einem Stiel. Man gebraucht ſolche bey dem Brennen eines Schiffs, indem man nämlich die brennenden Schoven Rieth, Stroh oder Buſchwerk darauf ſticht, und ſolche an die Seite des Schiffs hält.

FRACHT.

Holl. Vragt.
Dän. Fragt.
Schw. Frackt.
Engl. Freight.
Franz. Charge.
Ital. Carica.
Span. Carga.
Port. Carga.

Die Ladung eines Schiffs. So ſagt man z. B. der Schiffer hat ſeine Fracht eingenommen. Er hat ſeine volle Fracht, halbe Fracht. Wenn an einem Ort wenig Fracht oder wenig Güter zu verladen ſind, ſo ſagen die Schiffer, es iſt daſelbſt eine ſchlaffe Fracht; durch grepiſche oder vorgrepiſche Fracht aber drücken ſie das Gegentheil aus. Wenn die Ladung gewiſſer Umſtände wegen an demſelben Ort, wo ſie eingenommen, wieder gelöſcht wird, ſo ſagt man, der Schiffer hat eine Fautfracht gemacht.

FRACHT oder FRACHTGELD.

Holl. Vragt, Vragtgeld.
Dän. Fragtpenge.
Schw. Fracktpennigar.
Engl. Freight.
Franz. Frèt ou nolis.
Ital. Nolo.
Span. Flete.
Port. Frete.

Der Lohn, welchen man dem Schiffer für die Ueberfahrt der Perſonen oder Güter bezahlt. Es wird ſolcher in dem Ort, wo die Ausladung geſchieht, entrichtet.

Schlaffe oder ſchlappe FRACHT, ſ. Fracht.

Grepſche oder vorgrepſche FRACHT, ſ. Fracht.

Faut-FRACHT, ſ. Fracht.

FRACHTBRIEF, ſ. Connoſſement.

FRACHTEN, ſ. Befrachten.

FRANSCH Takel oder Franzöſiſch Takel, ſ. Takel.

FREGATTE.

Holl. Fregat.
Dän. En Fregat.
Schw. Fregatt.
Engl. A Frigate of war.
Franz. Fregate.
Ital. Fregata.
Span. Fragata.
Port. Fragata.

Ein dreymaſtiges Kriegsſchiff, welches weniger als 50 Kanonen führt. Die Fregatten ſind überhaupt ſcharf gebauet und zum Schellſegeln eingerichtet. Sie müſſen dabey inſonderheit die Eigenſchaft haben, gut beym Winde zu ſegeln, und auch bey ſchwerem Winde See halten zu können, weil ſie hauptſächlich zum Kreuzen bey einer Flotte gebraucht werden, oder die Bewegungen des Feindes auszukundſchaften, Depeſchen zu überbringen, Kauffahrer zu convoyiren, und dergleichen mehr.

Die Takelaſche der Fregatten iſt vollkommen einerley mit derjenigen der Kriegsſchiffe, auch haben ſie eine Back und Schanze, und vorne ein Gallion. Fregatten von 50 bis ungefähr 32 Kanonen werden ſchwere Fregatten genannt, und haben zwey Verdecke; die mehrſten Fregatten führen jetzt ihr Geſchütz in einer Lage, und etliche nur weniges auf der Back und Schanze. Vormals führten Fregatten von 28 Kanonen 8 auf dem unterſten und die übrigen auf dem oberſten. Seit einiger Zeit hat man dies geändert, ſo daſs eine Fregatte von 30 Kanonen jetzt 26 auf dem Deck und 4 auf der Schanze führt. Dieſe Vertheilung des Geſchützes iſt bey weitem beſſer, weil dadurch die Lage der Fregatte höher über Waſſer kömmt; die kleinſten Fregatten haben nur 20 bis 28 Kanonen, und werden leichte Fregatten genannt.

Von Kauffahrern ſagt man, daſs ſie nach Fregatten Art gebauet ſind, wenn ſolche viele Schärfe haben und gut beym Winde ſegeln, auch mit einer Back, Schanze und einem Gallion verſehen

ſind, und 3 Maſten nebſt Fregatten-Takelaſche führen. Die Fig 95. ſtellt eine engliſche Fregatte vor.

Eine ſchwere FREGATTE.

Holl. Zwaare Fregat.
Dän. En ſvær Fregat eller Krigs-Fregat.
Schw. Svår Fregatt.
Engl. Frigate of war.
Franz. Frégate de guerre.
Ital. Fregata di guerra.
Span. Fragata de guerra.
Port. Fragata de guerra.

ſ. Fregatte.

Eine leichte FREGATTE.

Holl. Ligte Fegatte.
Dän. En let Fregat.
Schw. Lätt Fregatt.
Engl. Light Frigate.
Franz. Frégate legere.
Ital. Fregata leggiera.
Span. Fragata lijera.
Port. Fragata ligeira.

ſ. Fregatte.

FREGATTENKAPITAIN, ſ. Kapitain einer Fregatte.

FREYBEUTER, ſ. Kaper.

Der FRET an einem Bohr.

Holl. Fret.
Dän. Vridt.
Schw. Vritt.
Engl. Wimble or drill.
Franz. Vrille.
Ital. Coglia della verrugia.
Span. Gusanillo, gusano, murena.
Port. Gusano.

ſ. die Erklärung unter Bohr.

FRETBOHR, ſ. Bohr.

FRIEDEFEUER, ſ. Irrlichter an den Nocken der Raaen.

FRIEDENSFLAGGE, ſ. Flagge.

FRIES einer Kanone, ſ. Kanone.

HINTERFRIESEN, ſ. Kanone.

KOPFFRIESEN, ſ. Kanone.

FRIESEN am erſten Bruch, ſ. Kanone.

FRIESEN am zweyten Bruch, ſ. Kanone.

FUCHS im Holze.

ſ. die Erklärung unter Feuer im Holze.

FUCHSJES oder FUXJES.

Holl. Voxjes.
Dän. Foxer.
Schw. Foxar.
Engl. Two rope-yarns twiſted together.
Franz. Deux fils de carret tordus.
Ital. Due filaſtiche torte.
Span. Duas filaſticas torcidas.
Port. Duas filaſticas ou fios de careta torcidas.

Zwey Kabelgarne die nur blos zuſammengerollt und nicht wie Knüttels zuſammeugedreht ſind. Das Zuſammenrollen geſchieht auf dem Knie, und eben ſo wie der Schuſter den Pechdrath rollt. Von den Fuxjes werden Seiſingen und auch anderes plattes Tauwerk geflochten.

FUCHSSCHWANZ (beym Blockmacher).

Holl. Blokmaakers Hand-Zaag.
Dän. Blokkedrejers Haandſaug Stikſaug.
Schw. Stickſåg.
Engl. A blokmakers whip-ſaw.
Franz. Harpon des poulieurs.
Ita. Piccola ſega d'un bozzolaro.
Span. Serrote de los motoneros.
Port. Serrote dos motoneiros.

Eine kurze Handſäge der Blockmacher. Sie hat einen hölzernen Stiel mit einem viereckigten Loch, welches zum Handgrif dient.

FÜLLINGEN im Raum oder Füllings der Nüſterlöcher.

Holl. Vullingen in't Ruim.
Dän. Sandbordene.
Schw. Våghåls-plankor.
Engl. Limber-boards.
Franz. Parcloſes.
Ital. Buſsole.
Span. Empanados.
Port. Taboas das boeiras.

ſ. die Erklärung unter Nüſtergaten.

FÜLLINGSPLANKEN.

Holl. Vullingen.

Dän.

Dän. Fyllings Planker.
Schw. Fyllning.
Engl. Planks between the wales (not uſed in engliſh ſhips.).
Franz. Bordages d'entre les preceintes.
Ital. Tavole frà le cinte.
Span. Tablas entre las cintas.
Port. Tuboados entre as cintas.

Die äuſſern Planken eines Schiffs zwiſchen den Berghölzern, ſ. Bergholz.

FÜLLSPANN, ſ. Spann.

FUNKTUCH, ſ. Fangtuch.

FÜRENHOLZ, ſ. Holz.

FUSS.

Holl. Voet.
Dän. Fod.
Schw. Fod.
Engl. Foot.
Franz. Pied.
Ital. Piè.
Span. Pié.
Port. Pé.

Ein Maaſs von 12 Zoll, welches ungefähr die Länge eines Fuſſes hat, jeder Zoll hingegen hat wieder 12 Linien. In jedem Lande und faſt an jedem Ort iſt dieſes Maaſs, wie die Münzen, verſchieden. Es würde eine eigene Abhandlung erfordern, wenn man nur das Verhältniſs der bekannteſten angeben wollte.

Quadrat-FUSS.

Holl. Quadrat-Voet.
Dän. Quadrat-Fod.
Schw. Quadrat-fot, Platt-fot.
Engl. Square-foot.
Franz. Pied carré.
Ital. Piè quadrato.
Span. Pié cuadrado.
Port. Pé quadrado.

Unter Quadrat-Fuſs denkt man ſich eine Fläche von einem Fuſs Länge und Breite.

Kubick-FUSS.

Holl. Kubyk-Voet.
Dän. Kubik-Fod.
Schw. Kubik-Fot.
Engl. Cubic-foot.
Franz. Pied cube.

Ital. Piè cubico.
Span. Pié cubico.
Port. Pé cubico.

Ein Würfel, der die Länge, Breite und Tiefe von einem Fuſs hat.

Keine See-FÜSSE haben.

Holl. Geene Zee-Voeten hebben.
Dän. Være ikke vant til Söen.
Schw. Vara icke ſiövan.
Engl. Not have ſea-legs.
Franz. N'avoir pas le pied marin.
Ital. Non aver il piè marino.
Span. Ser zapatero.
Port. Naõ ter pé de marinheiro; naõ ſer coſtumado a andar embarcado.

Wird von einem Matroſen geſagt, deſſen Füſſe noch nicht geübt ſind zu klettern, und bey dem Schlingern des Schiffs feſt zu ſtehn.

FUSSBLOCK, ſ. Block.

FUSSEISEN, ſ. Bujen der Gefangenen.

FUSSSTÖCKE.

Holl. Voetſtokken.
Dän. Spænholterne.
Schw. Fot-Spiärn i båt för rodare.
Engl. Stretchers.
Franz. Traverſins placés dans un bâtiment à rames, pour les pieds des rameurs.
Ital. Pedagne nella lancia.
Span. Pedeſtales.
Port. Pedeſtaes.

Queerhölzer, Stöcke oder Latten auf dem Boden eines Boots, gegen welche die Rojer ihre Füſſe ſetzen, um mit mehrerer Kraft rojen zu können.

FUSSSTRAND.

Holl. Voetſtrand.
Dän. Fiere.
Schw. Sjöſtrand.
Engl. A flat low and ſandy ſhore.
Franz. Greve.
Ital. Plaia.
Span. Playa.
Port. Praia.

Ein flacher Strand an der Seeküſte.

FUSSTAU, ſ. Abhalter.

FUSTASCHE.

Holl. Fuſtagie, Fatwerk.
Dän. Fuſtagie, Fade-Værket.
Schw. Fuſtagie, Fat-värk.
Engl. The water and proviſion casks of a ſhip.
Franz. Futaille.
Ital. Botte d'una nave.
Span. Vaſijeria.
Port. As barricas do navio.

Das ſämmtliche Faſswerk oder die ſämmtlichen Fäſſer und Tonnen eines Schiffs.

FUSTE.

Holl. Vaartuig in de middellandſche Zee.
Dän. Et Fartöj med Sejl og Aarer.
Schw. Små fartyg i medelhafver.
Engl. A ſmall veſſel with ſail and oars navigated in the mediterranean.
Franz. Fuſte.
Ital. Fuſta.
Span. Fuſta, embarcacion pequeña que vá à vela y remo.
Port. Fuſta.

Ein kleines in der mittelländiſchen See gebräuchliches Fahrzeug, welches lateiniſche Segel und Riemen führt.

FUTTERUNG an der Seite des Schiffs für den Anker, ſ. Ankerſcheuer.

FUTTERUNG unter Stützen.

Holl. Shoen onder Stutten.
Dän. Skoene under Stytter.
Schw. Träſkor under ſtöttor.
Engl. Shoales.
Franz. Sabattes, ſoles.
Ital. Scarpe.
Span. Zapatas.
Port. çapatos.

So heiſſen eine Art platte hölzerne Schuhe (Fig. 60. d.), die man unter Stützen oder unter die Füſſe von den Spieren eines Bocks ſetzt, damit ſolche nicht zu tief in den Grund ſinken.

FUTTERUNG (beym Kahnbauer).

Die oberſte Planke an beyden Seiten des Kahns.

FUTTERUNG oder Ausfutterung des Gangſpills und des Bratſpills, ſ. Ausfutterung, Gangſpill und Bratſpill.

FUXJES, ſ. Fuchsjes.

ALLGEMEINES

WÖRTERBUCH DER MARINE

VON

JOHANN HINRICH RÖDING.

Dritte Lieferung.

1) Hauptwerk G bis K. 2) Funfzehn Kupfertafeln, von IV bis XVIII.

Zu finden

Hamburg, bey Licentiat Nemnich

und

Leipzig, bey Adam Friedrich Böhme.

Die Beſitzer des allgemeinen Wörterbuchs der Marine haben nunmehr den erſten Band des Hauptwerkes, der nebſt der Literatur bis zum Buchſtaben K gehet, vollſtändig, und können ihn, mit Ausſchluſs der Indices und Kupfern, nach Belieben einbinden laſſen. Der zweyte Band des Hauptwerkes gehet von L bis Z, und wird, bey der ununterbrochenen Fortſetzung bald in den Händen der Intereſſenten ſeyn.

Die Indices, wovon noch einige folgen, machen zuſammen einen mäſsigen Band aus. Auch iſt es, zur Bequemlichkeit des Nachſchlagens, gerathen, den Kupfern einen eignen Band zu geben. Dieſe werden ebenfalls bald vollendet ſeyn, indem die nächſte Lieferung ganz aus Kupfern beſtehen ſoll.

Die Kupfertafeln hätten, nach der erſteren Abſicht, zu einem wohlfeileren Preiſe geliefert werden können. Da aber nunmehr den Liebhabern zu Gefallen, keine Koſten geſpart ſind, ſo kommt eine Tafel faſt dreymal mehr, als ein gedruckter Bogen zu ſtehen. Für die Kupfer wird nichts beſonders bezahlt; denn die Lieferung des Textes wird nach Anzahl der Tafeln jedesmal verhältniſsmäſſig eingerichtet. Hamburg, im April 1794.

G.

GAAPEN. ſ. Gapen.

Eine GAFFEL.

Holl. Gaffel.
Dän. Gaffel.
Schw. Gaffel.
Engl. Gaff.
Franz. Vergue à corne.
Ital. Pico.
Span. Pico.
Port. Carangueia.

Eine Art Baum (Fig. 532. e e.), woran der oberſte Theil eines Gaffel- Giek- oder Brigſegels, vermittelſt der Raabanden, feſtgebunden wird. Das eine Ende dieſes Baums hat einen gabelförmigen Ausſchnitt, oder zwey Arme (Fig. 533. a.), die den Maſt hinten etwas umfaſſen, und mit einem Rack (Fig. 533. b.) um denſelben befeſtigt ſind. Dieſer Ausſchnitt wird die Mick der Gaffel genannt. An dem andern oder dem äuſſerſten Ende iſt ein gewöhnliches Nock (Fig. 528. x.) wie an den Raaen, befindlich. Die Gaffel vertritt, wie man ſieht, die Stelle einer Raa, und hat eben ſo wie dieſe eine Fall, welche die Gaffel- oder Piek-Fall genannt wird (Fig. 532. x x.). (ſ. Fall.) An dem obern Ende der Gaffel befindet ſich der Dirk (Fig. 528. f. und 532. f.) (ſ. Dirk), womit ſie aufgetoppt wird, und nach unten fahren die beyden Geerden (Fig. 528. A A.) (ſ. Geerden). Bey ſchwerem Wetter wird auch noch ein Stopper an die Gaffel geſetzt, damit der Dirk nicht breche. Ein mehreres findet man unter Gaffelſegel.

GAFFEL - Segel. ſ. Segel.

Eine Planke GAHR machen.

Holl. Een Plank gaar maaken.
Dän. Koge en Planke.
Schw. Koka en Planka.
Engl. To bend a plank or make it pliant by boiling it.
Franz. Chauffer un bordage, donner le feu à une planche.
Ital. Cuocere una tavola.
Span. Cocer una tabla.
Port. Cozer huma prancha.

Die Planken in einem Kochflott ſo lange kochen, bis ſie durch die Hitze den erforderlichen Grad der Biegſamkeit erlangt haben, um ſich nach der Form der Seiten des Schiffs zu krümmen, woran man ſie ſo heiſs, wie ſie aus dem Kochflott kommen, anlegt und anſpikert. An denjenigen Orten, wo man kein Kochflott hat, bedient man ſich des Brennbocks oder der Brandeiſen. ſ. Kochflott und Brandeiſen.

GAHRBORDEN. ſ. Kielgangen.

GAINGS.

So wurden vormals die Fleutſchiffe in Holland genannt. Im Jahr 1595 ſollen ſolche, nach dem Bericht des Velius, erſt ſo gebauet worden ſeyn, wie man die Abbildung davon noch in alten holländiſchen Schriften findet, und wie man ſolche noch heutiges Tages mit weniger Abänderung ſieht.

GALANDRIA oder ZALANDRIA.

Der Name eines gewiſſen Kriegs-Fahrzeugs bey den alten Venezianern. Es ſoll zu den Zeiten des Doge *Pietro Tradonico*, der ungefähr im Jahr 838 regierte, zuerſt zu Venedig erbauet worden ſeyn. *Sagornino* ſagt davon in ſeiner Geſchichte von Venedig: *eo tempore duas bellicosas naves tales perficere ſtuduerunt, quales nunquam apud Venetias antea fuerunt, quæ græca Lingua Galandriæ dicuntur.* Ob der Name von dem griechiſchen Wort *Chelys* oder *chelone*, welches eine Schildkröte heiſst, die die Venezianer *Gagiandra* nennen, herzuleiten ſey, läſst ſich nicht mit Gewiſsheit beſtimmen; inzwiſchen findet man bey ältern griechiſchen Schriftſtellern keine Erwähnung dieſes Namens, ſelbſt nicht einmal beym Kaiſer *Leo*, ſondern allein bey denen, die im mittlern Zeitalter lebten; unter andern beym *Simon Logoteta*, *Cedrenus* und *Conſtantinus Porphyrogenitus*, welcher ſie *Chelandien* nennt, und ſagt, daſs ſie in pamphyliſche und uſſiakiſche Chelandien eingetheilt wurden.

GALEASSE.

Holl. Galeas.
Dän. Galeaſe.
Schw. Galeaſſe.
Engl. Dutch galeaſſe.
Franz. Galeaſſe hollandoiſe.
Ital. Galeazza ollandeſe.
Span. Galeaza, nombre de un barco que uſan las Naciones del Norte.
Port. Fandarga, Galeaça do Norte.

Ein kleines bey den Dänen, Schweden, Hamburgern und Holländern gebräuchliches Fahrzeug, welches einen groſſen Maſt und auch einen kleinen Beſahnmaſt führt. Es iſt eben ſo geſtaltet, wie eine einmaſtige Galiote, nur unterſcheidet ſich ſolches von derſelben dadurch, daſs es einen platten Spiegel hat, da hingegen die Galiote rundgattet iſt. In Anſehung der Takelaſche iſt die Galeaſſe von der Galiote nicht unterſchieden. Sie führen beyde am groſſen Maſt ein Gaffelſegel und Topſegel. ſ. Galiote.

GALEASSE.

Holl. Galeas.
Dän. Galeaſe.
Schw. Galeaſſe.
Engl. Galeaſſe or great galley.
Franz. Galeaſſe.
Ital. Galeazza.
Span. Galeaza. Especie de galera grueſſa.
Port. Galeaça.

Der Name des gröſſeſten oder vornehmſten von allen Ruder-Fahrzeugen in der mittelländiſchen See, oder derjenigen, die durch Riemen und Segel zugleich bewegt werden. In ganz alten Zeiten wurden zu Venedig Galeaſſen zur Kauffahrt gebraucht, die von den nachher erfundenen Kriegsgaleaſſen ganz unterſchieden waren. Die einzigſte Nachricht, welche ich davon in alten Schriften gefunden habe, iſt vom Jahr 1501, von *Peter Anghiari*, der als ſpaniſcher Geſandte über Venedig reiſete, um ſich zum Sultan von Babylon zu begeben. Derſelbe erzählt (*Legationis Babylonicæ, Lib. I. pag.* 76.), daſs bey ſeinem Aufenthalt zu Venedig ein vornehmer Patrizier unter andern folgendes zu ihm geſagt habe: *ab hujus noſtræ urbis initio, quæ uti vides, aquis undique circumvallata, & intra marinos fluctus fundata, nullius rei per ſe copiam tenet ita ſemper*

fuimus inſtituti, ut civium noſtrorum pars major, maritimis commerciis intenta, exterarum regionum, quacumque iter pateret, proventus ad nos deportare curarenut; cæteris quibus vel ſenio confectis vires deſunt, vel rerum experientia, aut doctrina pollentibus, prudentia ineſt, regendæ urbis onus incumbit. Quare longa nobis annorum curricula hoc genus navium, quas nos Galeaceas appellamus, aptius, commodius, tutiusque eſſe reliquis navigiis, oſtenderunt - - - - Novem enim, ſcito, Galeaceas commercii, quatuor Berytum, Alexandriam quinque deſtinatas. Was aber dieſe Galeaſſen eigentlich waren, findet man in demſelben Werke des *Anghiari*. Er ſagt nämlich, da er von dem Arſenal zu Venedig redet: *Galeacearum quamlibet cuparum quingentarum ſub tegmine: in detecto autem totidem pondus deportare, inquiunt. Cupas vero ſingulas ponderis mille librarum computant - - - - Galeacearum quælibet ducentorum fere hominum miniſterio, ſtipendio conductorum, indigere videtur. Ad remorum, ac velorum adminiſtrationem, centum quinquaginta addicuntur; tot enim remos quælibet ipſarum (quamvis ob Navigii magnitudinem remis parum utantur) affert. Nam ſolo tempore malaciarum, ut proximum aliquem portum ingrediantur, & exeant, aut ſe in aliquam partem mutent, & convolvant, remis agitur.*

Die zum Kriege ausgerüſteten Galeaſſen wurden erſt nachher von dem berühmten *Gian-Andrea Badoaro* erfunden, wie *Sanſovino* in ſeiner *Deſcrizione di Venezia, Lib. IV.* erzählt: *il qual Giovanni Andrea notabiliſſimo Senatore, havuti tutti gli honori importanti della ſua patria - - - - fu inventore di ridur la Galea groſſa a facilità di combattere, con la forza de' remi; la quale inventione conſervò poi la Rep. l'anno* 1571. Noch deutlicher erhellet ſolches aus der Grabſchrift des *Bodoaro*, die ebenfalls vom *Sanſovino* angeführt wird und alſo heiſst: *Ecce Joannis Andreæ Baduarii huius loci Prioris, permirabiliter ducta effigies, magni index animi, & maritimæ diſciplinæ ſimulachrum. Qui cum honores omnes eſſet conſecutus, pietatem in pauperes unam coluit; Senexque triremem illam nobilem adinvenit pugnæ navalis propugnaculum, & virtutis præſtantis viri apud poſteros clari teſtimonium. Vixit An. LXXXII. Obiit MDLXVI.* Die Galeaſſe führt drey Maſten und die Takelaſche derſelben iſt eben ſo wie auf den Galeeren. Ueberhaupt iſt ſie faſt in allen Stücken der Galeere ähnlich, auſſer daſs ſie viel gröſſer und höher von Bord iſt. Vorne und hinten hat ſie eine Art Back und Schanze, worin ſich einige Batterien über einander befinden, die

mit

mit ſchweren Kanonen beſetzt ſind. Ueberdem ſtehen auch noch Kanonen unter dem Deck an beyden Seiten; auch Drehbaſſen auf dem Bord und Mörſer oben auf der Back. Die Beſatzung beſteht ungefähr aus 800 bis 1200 Mann. In *Creſcenti Nautica mediterranea* ſteht die Abbildung einer Galeaſſe, wie auch ein Beſteck dieſelbe zu bauen. Letzteres findet man auch in *Saverien Dictionnaire de Marine* unter dem Artikel *Galeaſſe*. Die Länge einer Galeaſſe über Steven gemeſſen iſt 160 bis 170 Fuſs. Die Galeaſſen waren vormals nicht allein in Venedig, ſondern auch in Frankreich im Gebrauch, jetzt ſind ſie daſelbſt aber abgeſchaft. Die Venezianer hatten einen eigentlichen Galeaſſen-Admiral (*Capitano delle galeazze*), ſ. Admiral. Der Kapitain einer Galeaſſe muſste ſchwören, daſs er mit ſeinem Kopf dafür ſtehen wolle, es jederzeit mit 25 feindlichen Galeeren aufzunehmen.

GALEERE.

Holl. Galey.
Dän. Galeje.
Schw. Gallere.
Engl. Galley, row-galley.
Franz. Gallère.
Ital. Galera.
Span. Galera.
Port. Galé.

Iſt nach den Galeaſſen das vornehmſte von allen Ruder-Fahrzeugen oder von denjenigen, die durch Riemen und Segel zugleich bewegt werden können.

Ich werde bey der Geſchichte der Schiffbaukunſt Gelegenheit haben zu zeigen, daſs die Galeeren und überhaupt alle noch itzt in der mittelländiſchen See gebräuchlichen Fahrzeuge, die in den neuern Sprachen unter dem Namen lateiniſche bekannt ſind, nur in wenigen Stücken von den Fahrzeugen der Alten unterſchieden ſind, welche in einem Zeitraum von 20 Jahrhunderten eine etwas andere Einrichtung bekommen haben; inſonderheit zeigen dieſes die noch jetzt auf dieſen Fahrzeugen gebräuchlichen Seetermini, welche ſich durchaus von allen übrigen unterſcheiden, und wovon man den Urſprung einzig und allein in der griechiſchen und lateiniſchen Sprache findet. So heiſst z. B. der Kiel eines Schiffs in der italieniſchen Sprache *colomba* und *chiglia*, welche letztere Benennung wahrſcheinlich durch die nordiſchen Völker mit nach Italien gebracht; auf Galeeren und lateiniſchen Fahrzeugen wird ſolcher aber *carena* genannt nach dem lateiniſchen *carina*. Eben ſo heiſst *pennone* eine Raa, auf lateiniſchen Fahrzeugen aber *antenna*, nach dem lateiniſchen *antenna*. Die *Anquinæ funes* der Lateiner findet man auf den jetzigen Galeeren unter dem Namen *anchi*, franzöſiſch *anquins*, und *carcheſium* unter dem Namen *carceſe* oder *calceſe*. Auf den Galeeren die im 14ten und 15ten Jahrhundert gebräuchlich waren und 3 Maſten führten, bedeutete *Artimon* das groſſe Segel, nach dem griechiſchen *artemon*. — Die Galeeren wurden in ältern Zeiten Galeen oder Galeien genannt. Die erſte Erwähnung davon findet man meines Wiſſens beym Kaiſer *Leo*, der ungefähr im Jahr 880 nach Chriſto zu regieren anfieng, und uns in ſeinem bekannten Buch von der Taktik, von der damaligen Beſchaffenheit der griechiſchen Marine ſehr genaue Nachricht giebt. Seine Kriegsflotte beſtand aus groſſen und kleinen Fahrzeugen, die alle Segel und Riemen führten. Die groſſen wurden Dromonen genannt (ſ. Dromones) und führten an jeder Seite 2 Reihen Riemen eine über der andern. Die kleinern hieſſen Galeen und hatten nur an jeder Seite eine Reihe Riemen. Beſonders waren ſie dazu beſtimmt, ſchnell von einem Ort zum andern zu laufen, vielleicht iſt das Wort von den bey den ältern Griechen gebräuchlichen Fahrzeugen, die unter dem Namen *Gauloi* bekannt waren, zu deriviren. In ſpätern Zeiten findet man auch Galeen bey den Venezianern, deren Marine überhaupt, wie der gelehrte *Girolamo Zanetti* in ſeiner *Diſſertazione ſopra l'Architettura navale &c.* zeigt, mit der griechiſchen viele Aehnlichkeit hatte. *Ville Hardouin* ſagt in ſeiner Geſchichte der Kreuzzüge, daſs der Doge *Dandolo* im Jahr 1202 zu dieſer Unternehmung, auſſer den Tranſportſchiffen, *L Galees pour l'amour de Dieu* verſprach, die auch geliefert wurden. Der eben geſagte *Zanetti* hat auch vor einigen Jahren (*Memorie per ſervire alla Storia letteraria T. VII. p.* 1.) den Vertrag drucken laſſen, den Ludwig IX. mit der Republik Venedig wegen der Eroberung des heiligen Landes machte, und welcher 1268 geſchrieben worden. In demſelben verſpricht der Doge XV armirte Galeeren auf ſeine Koſten zu halten (*cum hominibus Venetiarum ad obſequium Chriſti, & ad exaltationem & robur Fidei Chriſtianæ ponere & tenere ſuis expenſis per unum annum XV. galeas armatas*), welches zu der Zeit die einzigſten Fahrzeuge waren, die zum Kriege gebraucht wurden, die übrigen dienten blos zum Tranſport. Dieſer Aufſatz

verbreitet über die Schiffbaukunſt der damaligen Zeiten auſſerordentlich viel Licht, ich werde unter dem Artikel Schiffbaukunſt weiter davon reden.

Vormals hatte man in der mittelländiſchen See Galeeren von dreyerley Rang. Die ſchwerſten wurden auf italiäniſch *Galere groſſe* genannt. Die vom zweyten Range, *Galere baſtarde*, und die leichteſten, *Galere ſottili*, welche Eintheiluug ſchon im 14ten Jahrhundert gemacht wurde, wie man aus den *Ordenanzas de las armadas navales de la corona de Aragon &c. copiadas por Antonio de Capmany* ſieht, woſelbſt in dem *apendice de noticias varias ſacadas de inſtrumentos ineditos*, von der Ausrüſtung einer jeden dieſer 3 Klaſſen von Galeeren weitläuftig gehandelt wird. Jetzt nennt man die leichteſten Galeeren in der Oſt-See Halbgaleeren, uud in Italien *mezze galere*. Darunter verſteht man nämlich diejenigen, welche 16 bis 20 Paar Riemen führen. Die eigentlichen Galeeren aber haben 20 bis 30 Paar.

Der Gebrauch der Galeeren iſt heut zu Tage, da der Bau der Kriegsſchiffe zu ſolcher Vollkommenheit gebracht, ſehr abgekommen. In Frankreich, Spanien und Portugal, wo noch im Anfange dieſes Jahrhunderts eine groſſe Anzahl gehalten wurde, findet man ſie gar nicht mehr; theils weil ſie zu koſtbar zu unterhalten ſind, theils aber auch weil ſie nur bey einer Windſtille mit Nutzen gegen Kriegsſchiffe gebraucht werden können; überdem können ſie bey ſchwerem Wetter nicht See halten und ſind folglich auch zu langen Seereiſen nicht tauglich; ſie ſind daher auch ſelten aus der mittelländiſchen See herausgekommen; da ſie aber nicht tief ins Waſſer gehen, ſo ſind ſie ungemein geſchickt über Untiefen und nahe an den Küſten fortzukommen, weswegen ſie auch in den italiäniſchen Gewäſſern noch häufig gebraucht werden; inſonderheit unterhalten die Maltheſer-Ritter, die Republik Venedig und Genua, wie auch der König von Neapel und der Pabſt noch eine beträchtliche Anzahl. Mit eben ſo gutem Erfolg haben die Ruſſen und Schweden ſich der Galeeren in der Oſt-See zum Kriege bedient, wo ſie zwiſchen den Scheren mit keinen tiefgehenden Schiffen fortkommen würden. Dieſe Galeeren ſind eben ſo gebaut und bemaſtet wie diejenigen, welche in der mittelländiſchen See gebraucht werden. Man weiſs aus der Geſchichte, daſs ſchon im Jahr 1540 der König von Schweden, Guſtaf Adolf, ſich aus Venedig Schiffbaumeiſter kommen lieſs, die eine Menge Galeeren bauen muſsten, die er gegen die Moskovitiſchen und Ehſtniſchen Seeräuber gebrauchte. Ob die Galeeren ſchon vor Guſtaf Adolphs Zeiten in den nördlichen Gewäſſern bekannt geweſen, läſst ſich nicht mit Gewiſsheit ſagen, faſt ſollte man es aber glauben, weil ſchon in weit ältern Zeiten Arrigus VIII, König von England, Flotten, Seeleute und Admirale von den Venezianern erhielt. (*Raynal Hiſt. Phil. & Polit. Tom.* 7.) Ebenfalls erſuchte Sigismund, König von Polen, die Venezianer um Schiffsbaumeiſter, welche zu Danzig eine Flotte baueten, die er der däniſchen See-macht entgegen ſtellte; es hatte ſich zu der Zeit ein gewiſſer Venezianer *Angeli* in der Schiffsbaukunſt berühmt gemacht, wie *Natal Conti* in ſeiner Geſchichte erzählt.

Die Länge einer Galeere (Fig. 283.) iſt ungefähr 130 bis 140 Fuſs und die Breite 26 bis 30 Fuſs. An jeder Seite führt ſie 25 oder 26 Riemen, deren Ruhepunct auf einer Latte iſt, die ſich an beyden Seiten auſſer dem Bord der Galeere befindet und von vielen auf und niederſtehenden Knien getragen wird. Auf dem Deck ſind an der Backbord- und Steuerbord-Seite die Bänke der Rojer, und zwiſchen dieſen, (das iſt mitten in der Galeere) befindet ſich ein Gang, der der Courſier genannt wird, und vom Vordertheil bis zum Hintertheil der Galeere führt. Ganz vorne ſteht in dieſem Gange ein ſchweres Stück Geſchütz, gewöhnlich ein 24 Pfünder, und an den beyden Seiten deſſelben zwey andere von wenigerm Kaliber. In ältern Zeiten ſtanden an den Seiten dieſer letztern noch zwey kleinere. Mit dieſen Kanonen wird von vorne aus der Galeere gefeuert. Auf dem Bord der Galeere ſtehen Drehbaſſen auf Schwanenhälſen. Hinten befindet ſich eine Art Hütte (franz. Caroſſe), wo der Kapitain logirt, und unter dieſer Hütte iſt der Salon (franz. gavon) oder die Kajüte. Am Hintertheil oder am Spiegel ſind zwey Fallreeps-Treppen ausgehängt, vermittelſt welche man in die Galeere ſteigt.

Auf dem Vordertheil ſteht eine Art Back (franz. Rambade) und derſelbe endigt ſich in einem ziemlich weit herausragenden Schnabel, der ſtatt des Bugſpriets dient und bey den Alten wahrſcheinlich der ſogenannte Roſtrum geweſen iſt. Unter dem Deck befinden ſich die verſchiedenen Kammern oder Abtheilungen für den Proviant und für das Reſerve-Gut.

Die Takelaſche einer Galeere beſteht gewöhnlich aus einem groſſen und einem Fockmaſt, etliche

etliche haben auch einen kleinen Beſahnmaſt, welche insgeſammt lateiniſche Segel führen. Dieſe Maſten ſind ſehr kurz und haben keine Stengen; der Top derſelben iſt viereckigt und in demſelben befinden ſich etliche Scheiben für das Drehreep der Raa. Die Maſten haben keine Stagen und die Wandtaue haben ſtatt der Jungfern zwey lange zweyſcheibigte Blöcke, wovon die unterſten mit Knebeln an eiſerne Ringe beſeſtigt werden, die an dem langen Holz ſitzen, welches den Riemen zur Unterlage dient.

Bey heiſſem Wetter wird ein Zelt über die Galeere gemacht, damit das bey den Riemen arbeitende Volk vor der Sonnen-Hitze Schutz hat. In ältern Zeiten herrſchte auf den Galeeren viele Pracht in Wimpeln, Flaggen und Verzierungen aller Art, die auch noch zum Theil Statt findet, wenn ſie zur Ueberfahrt hoher Perſonen gebraucht werden.

Von dem Bau und der Ausrüſtung einer Galeere findet man ein Mehreres beym *Creſcenti* und *Daſſier;* auch haben *Furtembach* und *Witſen* mit minderer Sachkenntniſs etwas davon gemeldet. Was *Saverien* in ſeinem *Dictionnaire de Marine* unter dem Artikel Galeere meldet, iſt wörtlich aus dem *Daſſier* genommen.

Die Namen der in ſpätern Zeiten in der mittelländiſchen See gebräuchlichen Fahrzeuge, *Galeazza*, *Galerata*, *Galione*, *Galizabra* und *Galeota* ſind alle von dem Wort Galeere, die in älteſten Zeiten Galé genannt wurde, zu deriviren.

Halb - GALEERE.

Holl. Half-Galey.
Dän. Halv-Galeje.
Schw. Half-Gallere.
Engl. Half-galley.
Franz. Demi-galère.
Ital. Mezza galera.
Span. Media galera.
Port. Meia galé.

ſ. die Erklärung unter Galeere.

GALEON. ſ. Galion.

GALEONE. ſ. Galione.

GALGEN.

Holl. Galg.

Dän. Galge.
Schw. Galge.
Engl. Gallow-bits.
Franz. Potence.
Ital. Potenzia.
Span. Guindaſte.
Port. Bonecas.

Eine Art Gerüſt, welches aus zwey aufrecht ſtehenden Stützen beſteht, deren Köpfe mit einem Queerholz verbunden ſind. Auf Kauffahrern ſteht ein ſolcher Galgen vor dem Bratſpill (Fig. 44. a a a.) und dient der Klocke zum Stuhl. Ein ähnlicher befindet ſich auf den mehreſten Schiffen vor dem groſſen Maſt. Auf dieſen beyden Galgen werden die Reſerve-Rundhölzer oder die Borg-Raaen und Borg-Stengen gelegt, nachdem ſolche vorher zuſammengebunden und an die Galgen geſorrt ſind, ſo daſs ſie zuſammen eine Art Dach formiren, welches man alsdann eine Kuhbrücke nennt. Auf dieſe Kuhbrücke werden gewöhnlich die Schlupen geſetzt. In oder an den Galgenſtützen iſt auch eine Scheibe, wodurch die groſſe Marsſchote fährt.

Klocken - GALGEN.

Holl. Klokgalg.
Dän. Klokke galge.
Schw. Klockgalge.
Engl. Belfrey.
Franz. Potence de cloche, montans de cloche.
Ital. Potenzia della campana.
Span. Guindaſte de la campana.
Port. Boneca de campana.

ſ. die Erklärung unter Galgen und Bratſpill.

GALGENSTÜTZEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Galg-ſtutten.
Dän. Galgſtytter.
Schw. Galgſtöttor.

Sind zwey auf und niederſtehende Hölzer oder Latten, die ſich hinten an jeder Seite der Beſahnsruſt befinden. Sie ragen etliche Fuſs über dem Bord und ſind oben ſo weit von der Seite des Schiffs entfernt, als die Ruſt ausſpringt, und folgen nach unten etwas dem äuſſern Belauf des Schiffs. Die Galgenſtützen dienen ſtatt der feſten

feſten Schleten oder Schmierbäume, damit die hinten im Schiff ſtehenden Schlupen, welche Galgſchlupen heiſſen, daran herunter geſtrichen werden können, und nicht an die Beſahnsruſt ſtoſſen, wenn man ſie ins Waſſer bringen will. Auf Grönlandsfahrern ſitzen auch vorne bey der Laſt an jeder Seite feſte Schleten oder Schlitten, woran die Halsſchlupen geſtrichen werden.

GALGSCHLUPEN (auf Grönlandsfahrern). ſ. Schlupen.

Das GALION oder GALJON eines Schiffs.

Holl. Galjoen.
Dän. Gallion.
Schw. Gallion.
Engl. Head of a ſhip.
Franz. Poulaine.
Ital. Polena.
Span. Las alas de proa.
Port. Beque.

So nennt man eine Verbindung mehrerer Stücke, die noch vor dem Vorſteven des Schiffs hervorragen. Man findet ſolches gewöhnlich aber nur bey Kriegsſchiffen und Fregatten, und ſelten bey andern Fahrzeugen. Die Hauptſtücke, aus denen das Galjon beſteht, ſind das Scheg oder der Schaft (Fig. 235.) A A. B B, der Auslieger oder Lieger des Galjons C. C. C. der Löwe oder die Figur N, die Schlieſs-Knien oder Sloi-Knien E. E. E. der Kam zwiſchen den Schlieſs-Knien F, die verkehrte Knie am Galjon H, der Blaſebalken G, die Galjons-Regelingen J. J. K. K, die ſtehenden Galjons-Knien oder Stützen L. L. und der Papageienſtock M. M. Ich werde von jedem dieſer Theile an ſeinem Ort beſonders reden. Allgemein verſteht man unter Galjon aber nur den Platz zwiſchen den Regelingen J. J. K. K, der Figur N. und der verkehrten Knie H. Der Fuſsboden dieſes Platzes oder des Galjons iſt von Röſterwerk und da daſſelbe auch dem Schiffsvolk zum Abtritt dient, ſo ſind in demſelben Sitze dazu eingerichtet. Das Galjon iſt eigentlich eine unnütze Beſchwerung des Vorſchiffs und befördert die Kielgebrechlichkeit, es iſt daher gut ſolches kurz und ſo leicht als möglich zu machen. Die heutigen Schiffbauer machen es auch viel kürzer als die Alten, und nicht länger als zur Unterſtützung des Bugſpriets, welches durch die Wulingen Q Q geſchieht und zur Anbringung der Blöcke am Butluf O O für

den Fock-Hals und der übrigen Vorſegel, welche hauptſächlich dazu dienen, das Schiff zum Abfallen zu bringen, erforderlich iſt. Man giebt daher jetzt dem Galjon nicht mehr als den funfzehnten Theil der Schiffslänge, da ſolches in ältern Zeiten wohl den zehnten bekam. Die Fig. 235 ſtellt ein Galjon nach franzöſiſcher Bauart vor, und Fig. 45 eines nach engliſcher. Letztere unterſcheidet ſich inſonderheit von der erſtern darin, daſs die unterſte Regeling bis an den Drücker unter dem Krahnbalken t t verlängert wird und dieſe Verbindung, oder dieſen unter dem Drücker angebrachten Zierrath o o nennen die Engländer *Eiking;* auch ſtehen die Schlieſsknien weiter von einander, und zwiſchen denſelben ſind die Klüſen q q gebohrt, welche nach franzöſiſcher Bauart über denſelben liegen (Fig. 235. X.). Die oberſte Schlieſsknie wird bey den Engländern auch bis hinten an den Kopf des Löwen verlängert, und dieſe Verlängerung (Fig. 45. m m.) heiſst *Hair bracket.* Die beyden an dem Vorſteven liegenden Klüshölzer reichen nach oben heraus, und zwiſchen denſelben liegt das Bugſpriet. Das herausragende Ende s s wird *Bollard-timber* oder *Knight-head* genannt. Statt eines Küſſen vor den Klüſen (Fig. 235. Y.) gebrauchen die Engländer das *Navel-wood* (Fig. 45. d d.) welches dicke an die Klüshölzer geſpickerte Klötze ſind, wodurch die Klüsgaten gebohrt werden.

GALIONE.

Holl. Galjoen.
Dän. Galion (Spanſke Krigs- eller Koffardiſkibe af Sölvfloden).
Schw. Galion (et ſtort ſpanſkt Krigsſkepp).
Engl. Galeon.
Franz. Galion.
Ital. Galeone.
Span. Galeon.
Port. Galiaõ.

So nannte man vormals, hauptſächlich in Spanien und Portugal, ſchwere dreymaſtige Kriegsſchiffe; auch zum Kriege ausgerüſtete Kauffahrer, die über 400 Laſt tragen konnten. Sie waren auſſerordentlich hoch von Bord und hatten manchmal vier Verdecke über einander. Auch in Frankreich hatte man Galionen. In Portugal und auch in Spanien nannte man nachher dieſe ſchweren Schiffe Karaken. Sie trugen oftmals mehr als 2000 Laſt. Man findet im *van den Tk* eine Abbildung davon. Heut zu Tage nennt man noch

Gallio-

Gallionen, die zum Kriege und zur Kauffahrt ausgerüſteten ſpaniſchen Schiffe, welche die Silberflotte ausmachen und den Handel nach dem ſpaniſchen Amerika treiben.

GALJOTE, GALJOTSCHIFF.

Holl. Galjoot.
Dän. Galliot.
Schw. Galliot, Galliotte eller Galleoth.
Engl. Galliot.
Franz. Galiote Hollandoiſe.
Ital. Galeota Ollandeſe.
Span. Galeota del Norte.
Port. Galeota do Norte, huma ſandarga.

Ein von den Dänen und Schweden gebräuchliches Fahrzeug. Es hat einen Groſſen und einen Beſahnmaſt und iſt hinten rundgattet, wodurch es ſich von der Galiaſſe unterſcheidet. Am groſſen Maſt führt es ein Gaffel- und Topſegel. Man hat auch dreymaſtige Galioten, die hinten ebenfalls rundgattet ſind, und deren Steuer über der Kajüte mit der Ruderpinne bewegt wird (Fig. 286.). Dieſe letztern werden jetzt aber nicht häufig mehr gebraucht, weil das Steuer gewöhnlich ſehr leicht ſchadhaft wird. In *Chapmans Architectura Navalis* findet man von beyden Arten Galioten eine Zeichnung.

Man muſs dieſe Galiote nicht mit einer in der mittelländiſchen See gebräuchlichen kleinen Art Galeere verwechſeln, die ebenfalls Galiota genannt wird.

Bombardier-GALIOTE, ſ. Bombardiergaliote.

GALJUN. ſ. Galion.

GALLEN uud GRUBEN in einer Kanone.

Holl. Gooten of Kuilen.
Dän. Gröſter eller Gruber.
Schw. Gropar.
Engl. Honey combs.
Franz. Chambres.
Ital. Bolle, camere.
Span. Eſcarabajos.
Port. Eſcaravalhos, brocas.

Man ſagt daſs eine Kanone Gallen und Gruben hat, wenn der Guſs nicht rein iſt, ſondern ſich in

dem Lauf kleine Hölen oder Vertiefungen befinden. Dieſer Fehler iſt nicht ſelten Urſache, daſs eine Kanone ſpringt.

Hinter-GALLERIE.

Holl. Agter Gallery.
Dän. Agter Gallerie.
Schw. Altan.
Engl. Balcony, Stern gallery.
Franz. Galerie de poupe.
Ital. Galeria.
Span. Corredor, galeria.
Port. Jardim.

Ein drey bis vier Fuſs hervorſpringender Balkon, der hinten am Schiff zur Zierde und zur Bequemlichkeit angebracht iſt (Fig. 91. ct.). Man geht aus der obern Kajüte durch eine Thüre in die Gallerie. Schiffe unter 60 Kanonen haben ſelten eine Gallerie. Dreydecker haben hinten zwey Gallerien. An beyden Seiten des Schiffs befinden ſich noch die Seitengallerien (ó ó), welche in einer Flur mit der obern Kajüte liegen, und an die Hinter-Gallerie ſtoſſen. Unter jeder von dieſen Seiten-Gallerien ſind noch Abtheilungen (Fig. 236. v v.) mit Fenſtern, in welche man durch Thüren aus der untern Kajüte geht. Dieſe Plätze dienen den Officieren zum Abtritt und es ſind dazu Sitze eingerichtet. Auf groſſen Schiffen, welche keine Seiten-Gallerien haben, findet man doch jederzeit dieſe untern hervorſpringenden Arten Gallerien, welche aber nicht offen, ſondern mit Fenſtern verſehen ſind. Auf Kauffahrern dienen ſie auch theils zum Logis der Paſſagiere. Der unterſte Theil der Seiten-Gallerie verengt ſich nach und nach, und läuft ſchneckenförmig zu.

Obere oder offene Seiten-GALLERIE.

Holl. Zyde-Gallery.
Dän. Side Gallerie.
Schw. Gallerie.
Engl. Quarter-gallerie.
Franz. Les clavecins de la galerie.
Ital. Giardino.
Span. Jardin.
Port. Alforge.

ſ. Gallerie.

Untere oder mit Fenſtern verſehene Seiten-GALLERIE.

Holl. Gemakken onder de Zydegalleryen.
Dän. Side Galleriets undre Delen.
Schw. Galleriets undre delen med fönſter och trummor för äfträde.
Engl. Badge.
Franz. Bouteilles.
Ital. Camere ſotto i giardini.
Span. Pié del jardin.
Port. Pé do alforge.

ſ. Gallerie.

Falſche oder loſe GALLERIE.

Holl. Looſe Gallery.
Dän. Falſkt eller blind Gallerie.
Schw. Et falſkt Gallerie.
Engl. Painted or falſe gallery.
Franz. Fauſſe galerie.
Ital. Falſa galeria.
Span. Corredor ó jardin fingido.
Port. Falſo jardim.

So nennt man Bildhauerarbeit oder Malerey, welche hinten oder an den Seiten des Schiffs eine Gallerie vorſtellt und demſelben das Anſehn giebt, als ob es eine Gallerie hätte.

GALLICUS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

GALLIVATEN oder GALWETTEN.

Eine Art Fahrzeuge in den Oſtindiſchen Gewäſſern die auch zum Kriege ausgerüſtet werden. So führte der Herr von Kniphauſen, als der Holländiſchen Oſtindiſchen Compagnie Statthalter auf Charensdi den Krieg gegen Baſra und den Emir Gahenna mehrentheils mit dieſen Fahrzeugen.

GANG (beym Laviren).

Holl. Gang.
Dän. Gang.
Schw. Gång.
Engl. Board or tack.
Franz. Bordée, un bord.
Ital. Bordata.
Span. Bordada.
Port. Bordo.

Den Weg, den ein Schiff beym Laviren in gerader Linie bey dem Winde macht, ohne zu wenden. Man ſagt daſs es ein guter Gang oder Streckbug geweſen, wenn man ſich dem Winde genähert und ſeine Reiſe dadurch weiter befördert hat. Durch einen ſchlechten Gang oder Gegenſchlagbug hingegen iſt man dem Winde nicht näher gekommen, ſondern von ſeinem Wege entfernt worden. In Flüſſen und Kanälen wo das Fahrwaſſer ſchmal iſt, kann man nur kurze Gänge machen, auf der See aber, wo Raum genung iſt, weite oder lange Gänge.

Einen GANG thun oder machen.

Holl. Een Gang doen.
Dän. Giöre en Gang.
Schw. Göra en Gång.
Engl. To make a tack.
Franz. Faire un bord, une bordée.
Ital. Far una bordata.
Span. Hacer una bordada.
Port. Dar ou fazer hum bordo.

ſ. Gang beym Laviren.

Kurze GÄNGE machen.

Holl. Slag over ſlag zeilen, met korte gangen.
Dän. Göre en liden Gang.
Schw. Gå icke länge på en Bog.
Engl. To ply to windward by ſmall boards.
Franz. Courir à petites bordées.
Ital. Far bordate corte.
Span. Hacer bordadas cortas.
Port. Fazer bordos cortos.

ſ. Gang beym Laviren.

GANG von Planken, Berghölzer, Wegeringen und Scheerſtöcke.

Holl. Gang van Planken.
Dän. Gang af planker.
Schw. Gång af plankor.
Engl. Strakes or ſtreaks.

Franz. Virure de bordages.
Ital. Filaro di tavole.
Span. Hilada.
Port. Fiada ou carreira de taboas.

Eine Reihe aneinander geſetzter Stücke von Planken, Berghölzer oder Wegeringen, die einerley Breite haben und nach dem Belauf des Schiffs vom Vorſteven bis zum Hinterſteven reichen. Man ſagt von einem Schiffe, daſs es 8 oder 10 Gänge gekielholet worden, wenn ſolches ſo weit auf die Seite gelegt, daſs ſich 8 oder 10 Gänge über dem Waſſer zeigen, die vorher unter demſelben waren.

Die oberſten Gänge der Planken gehen nicht ununterbrochen vom Vorſteven bis zum Hinterſteven, ſondern ſind in der Mitte des Schiffs auf eine gewiſſe Weite abgeſchnitten, ſo daſs der Bord des Schiffs vorne und hinten eine ſtuffenmäſſige Erhöhung bekömmt, wie man aus der Fig. 236. von der Seite eines Schiffs ſieht. Dieſe halben Gänge nennt man zerbrochene Gänge.

Da das Schiff in der Mitte gewöhnlich viel bauchigter iſt als vorne und hinten, ſo können manchmal die Kanten der Planken nicht dicht an einander gebracht werden, ſondern es bleibt zwiſchen zwey Gängen ein an beyden Enden ſpitz zulaufender Raum offen. Das Stück der Planke, welches in dieſen Raum paſst, wird ein Spliesgang, engl. *Steeler*, genannt.

Splis-GANG.

Holl. Splisgang.
Engl. Steeler.

ſ. die Erklärung unter Gang von Planken.

Zerbrochener-GANG.

Holl. Vertuining.
Dän. Fortönningen.
Schw. Förtynning.
Engl. Drifts.
Franz. Rabattues.
Ital. Riſalto del caſſaro.
Span. Medias hiladas de los caſtillos.
Port. Alcacha.

ſ. die Erklärung unter Gang von Planken.

Kiel-GANG. ſ. Kielgang.

Breite-GANG. ſ. Bregang.

GANGBORD (beym Kahnbauer).

Iſt eine in dem Innern des Kahns angebrachte Planke D E, die auf den Duchten r s, t u und v w ruhet, und auf beyden Seiten des Kahns vor der Binnung von der Pflicht bis zum Roſ läuft. Die Schiffer können auf dieſem Gangbord in dem Innern des Kahns bequem um den Kahn herumgehen. Der Gangbord iſt auf den Duchten mit Spikern befeſtigt. Zu mehrerer Unterſtützung deſſelben ſpikert auch der Schiffszimmermann vor einigen Knieen noch eine, 1 Fuſs lange Stölze unter dem Gangbord an. Zwiſchen zwey und zwey Duchten werden jederzeit zwey Stölzen befeſtigt. Sie werden gleichfalls aus einer Bohle geſchnitten. Die Bohlen woraus der Gangbord zuſammengeſetzt wird, werden blos zuſammengeſtoſſen und mit Spikern feſtgeſpikert.

GANGBORD. ſ. Laufplanke.

GANGBORD (auf Tjalken und Schmacken). ſ. Wanderingen und Waringen.

GANGETICUS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

GANGSPILL. ſ. Gang-Spill.

GÄNSEFLÜGEL. ſ. Luth.

GAPEN.

Holl. Gaapen.
Dän. Gabe, ſiges, naar en Planke er ſprungen lös med Enden eller i Laſken.
Schw. Gapa.
Engl. To ſtart.
Franz. Etre lâché.
Ital. Star avventato.
Span. Eſtar ventado.
Port. Eſtar ventado.

Man ſagt die Planke gapt wenn das Ende derſelben nicht dicht anſchlieſst oder losgeſprungen iſt.

GARBORD. ſ. Kielgang.

GARN.

Holl. Gaaren.
Dän. Garn.
Schw. Garn.
Engl. Yarn, twine.
Franz. Fil.
Ital. Filo.
Span. Hilo.
Port. Fio.

Ein von Hanf geſponnener Faden, der entweder einfach iſt oder auch doppelt und dreyfach zuſammengedrehet. Das dünneſte von allen iſt das Nähgarn (Fig. 377.), es iſt zweydräthig und die Segelmacher gebrauchen es hauptſächlich die Nathen der Segel zu nähen. Mit dem Kardusgarn, welches faſt eben das was das Nähgarn iſt, werden die Karduſen genähet. Beydes iſt ungetheert. Das Segelgarn iſt etwas dicker und entweder zwey oder dreydräthig und ungetheert, es wird rückwärts aufgedrehet und alsdann gereckt. Das Takelgarn (Fig. 378.) iſt ſtarkes, getheertes Segelgarn und dient hauptſächlich zum bindſeln und betakeln. Kabelgarn iſt ein einfacher grober Faden, der auf der Reeperbahn mit dem Rade geſponnen wird (Fig. 409. k. k. k.). Die Spinner haben hiebey den Hanf in Loppen um den Leib, wovon jede 5 Pfund wiegt, und welches eine Länge von 150 Klafter giebt. Das Lienengarn iſt ebenfalls ein einfacher Faden wie das Kabelgarn, nur wird ſolches von beſſerm Hanf geſponnen. Die Spinner haben den Hanf hiebey in Riſten von 2 Pfund, welche einen Faden von 150 Klafter geben. Von Kabelgarn macht man alle Arten Tauwerk (ſ. Tau), von dem Lienengarn aber die Lienen: ſo hat man z. B. 6, 9 und 12 Garn-Lienen (ſ. Lien). Leikgarn iſt ebenfalls ein einfacher Faden, der, ſo wie das Liengarn, von gutem Hanf gemacht und fein geſponnen iſt. Von dem Leikgarn wird das Leik gemacht. Schiemannsgarn iſt entweder zweydräthig (Fig. 388.) oder dreydräthig (Fig. 389.) nachdem zwey oder drey Kabelgarn blos um einander gedreht ſind. Auf Schiffen geſchieht dieſes mit einer Art Mühle, die man auch eine Woid nennt. Das Schiemannsgarn iſt ſehr grob und locker, man gebraucht es hauptſächlich die Tauen zu bekleiden. Man hat auch vierdräthiges Schiemannsgarn, welches Lorring oder Lording genannt wird. Stoſsgarn wird von alten Kabelgarnen gemacht, und iſt entweder einfach oder auch zwey- und dreydräthig und wird zum Bekleiden und Ausbeſſern der Taue gebraucht. Von alten Kabelgarnen oder von Stoſsgarn verfertigt man auch Trensgarn, die Tauen zu trenſen. Unter weiſſes Garn verſteht man überhaupt jede Art Garn, die nicht getheert iſt.

Von der Verfertigung dieſer verſchiedenen Arten Garne werde ich weitläuftiger unter Reepſchlägerkunſt reden. Man ſehe auch die Artikel Lien, Marlien, Hüfing, Sticklien, Lieslien, Fiſcherlien, Wewelien, Tau, Troſs, Reep, Ducht, Kardeel, Sarwing, Platting, Fuxjes, Schlatting, Seiſing, Knüttels.

Näh-GARN.

Holl. Naajgaren.
Dän. Naygarn.
Schw. Sygarn.
Engl. Twine.
Franz. Fil à voile, fil à coudre.
Ital. Filo, fí, ſpago fino.
Span. Hilo delgado para coſer.
Port. Fio para coſer.

Kardus-GARN.

Holl. Kardoesgaren.
Dän. Kardusgarn.
Schw. Kardusgarn.
Engl. Cartridge-twine.
Franz. Fil à gargouſſe.
Ital. Filo à cartocci.
Span. Hio de cartuchos.
Port. Fio para coſer cartuxos.

Segel-GARN.

Holl. Zeilgaren.
Dän. Sejlgarn.
Schw. Segelgarn.
Engl. Sail-twine.
Franz. Fil à voile.
Ital. Spago.
Span. Hilo de vela.
Port. Fio de vela.

Takel-GARN.

Holl. Taakelgaren.
Dän. Tagelgarn.

Schw.

Schw. Takelgarn.
Engl. Tarred-twine.
Franz. Fil à voile goudronné.
Ital. Spago catramato, Lezino.
Span. Hilo de vela alquitranado.
Port. Fio de vela alcatroado,

Kabel-GARN.

Holl. Kabelgaren.
Dän. Kabelgarn.
Schw. Kabelgarn.
Engl. Rope-yarn.
Franz. Fil de caret.
Ital. Filaſtica.
Span. Filaſtica.
Port. Fio de carreta.

Leik-GARN.

Holl. Lykgaren.
Dän. Liiggarn.
Schw. Likgarn.
Engl. Boit-rope-yarn.
Franz. Fil à ralingue.
Ital. Filaſtiche da ralinga.
Span. Filaſticas por las relingas.
Port. Fios de relinga.

Schiemanns-GARN oder geſponnen Garn.

Holl. Schiemansgaren.
Dän. Skibmansgarn.
Schw. Sjömansgarn.
Engl. Spun-yarn.
Franz. Bitord.
Ital. Commando, fiau, filato.
Span. Meollar.
Port. Miolhar.

Lien-GARN.

Holl. Lyngarn.
Dän. Lingarn.
Schw. Lingarn.
Engl. Fine rope-yarn.
Franz. Fil de caret fin.
Ital. Filaſtiche fine.
Span. Filaſticas de primera.
Port. Fios de carreta da primeira.

Trens-GARN.

Holl. Trensgaren.
Dän. Trensgarn.
Schw. Tränsgarn.
Engl. Rope-yarn to worm.
Franz. Vieux fils de caret à congréer.
Ital. Vecchie filaſtiche da intregnare.
Span. Filaſticas para entreñar.
Port. Velhos ſios de carreta para emgayar.

Weiſſes GARN.

Holl. Wit garen.
Dän. Hvid Garn.
Schw. Hvit Garn.
Engl. White rope-yarn, white twine.
Franz. Fil blanc.
Ital. Filo bianco.
Span. Hilo blanco.
Port. Fios brancos.

Stoſs-GARN.

Holl. Stootgaren.
Dän. Stödtgarn.
Schw. Stötgarn.
Engl. Old rope-yarn.
Franz. Vieux fil de caret.
Ital. Vecchie filaſtiche.
Span. Filaſticas deſcolchadas.
Port. Velho fio de carreta.

GARNAT, Staggarnat.

Holl. Garnaat, Staggarnaat.
Dän. Staggarnat.
Schw. Löstalja, Staggarnat.
Engl. Whip.
Franz. Bredindin.
Ital. Striche.
Span. Eſtrinque.
Port. Talhina.

Eine Art Talje (Fig. 542.) oder Klaplaufer, vermittelſt welcher nicht ſchwere Laſten aufgeholt werden. Man hängt es zu dieſer Abſicht an das Stag über der Luke.

GARNIEREN.

Holl. Garnieren.
Dän. Garnere.
Schw. Garnera.
Engl. To place the planks and thick ſtuff of a ſhip's ceiling.
Franz. Vaigrer.
Ital. Mettere le ferrette della ſtiva.
Span. Forrar.
Port. Forrar as amuradas, pór as eſcoas.

Die inwendigen Seiten des Schiffs mit Planken belegen. Wenn ein Schiff ſchwere Laſten laden ſoll, ſo wird erſt eine Garnierung von Reisbündeln, Wollſäcken oder andern leichten Dingen gemacht; das heiſst der Boden des Schiffs wird damit belegt und die ſchweren Güter alsdann darauf geſtauet, damit nämlich der Schwerpunct des geladenen Schiffs nicht zu tief zu liegen komme und daſſelbe zu ſteif werde.

GARNIERUNG im Raum.

Holl. Garniering.
Dän. Garneringen udi Laſten.
Schw. Garnering.
Engl. Ceiling or thick-ſtuff.
Franz. Vaigres.
Ital. Serrette della ſtiva.
Span. Forro.
Port. Forro das amuradas.

So heiſſen die Planken, womit die inwendigen Seiten des Schiffs im Raum bekleidet werden. Gewöhnlich verſteht man nur darunter die Planken, welche zwiſchen der Kimmweger und Balkweger liegen. ſ. Garnieren.

GASTEN.

Holl. Gaſten.
Dän. Gaſter.
Schw. Gaſtor.
Engl. Sailors.
Franz. Marins.
Ital. Marinari.
Span. Marineros empleados en ciertas faenas.
Port. Marinheiros empregados em certas fainas.

Hierunter verſteht man allgemein eine gewiſſe Anzahl Matroſen oder Seeleute die zu irgend einem Schiffsdienſt beſtimmt ſind. Am gebräuchlichſten iſt das Wort in folgendem zuſammengeſetzten Verſtande, als:

Backs-GASTEN. ſ. Backsgaſten.
Bootsmanns-GASTEN. ſ. Bootsmannsgaſten.
Flag-GAST. ſ. Flaggaſt.
Hütts-GASTEN. ſ. Hüttsgaſten.
Göſch-GAST. ſ. Göſchgaſt.
Kabel-GASTEN. ſ. Bootsmannsgaſten.
Kaper-GASTEN. ſ. Kapergaſten.
Kochs-GASTEN. ſ. Kochsgaſten.
Mars-GASTEN. ſ. Marsgaſten.
Schiemanns-GASTEN. ſ. Schiemannsgaſten.
Wimpel-GAST. ſ. Wimpelgaſt.

GASTRA.

Scheint bey den Griechen eine Art Zwiſchendeck bedeutet zu haben. Pollux nennt es auch *Kytos* und Herodat *Koile tes neos*. Die Lateiner verſtanden durch *teſtudo* vielleicht eben daſſelbe.

GAT.

Holl. Gat.
Dän. Gatt.
Schw. Gat.
Engl. Hole.
Franz. Trou, mortaiſe.
Ital. Buco.
Span. Mortaja, ojo, buraco.
Port. Buraco.

Heiſst in der Seeſprache im allgemeinen Verſtande eine jede Oefnung oder jedes Loch. Gat heiſst aber auch das Hintertheil einer jeden Sache. Von folgenden zuſammengeſetzten Wörtern wird man die Erklärung an ſeiner Stelle finden.

Blinde-GATEN. ſ. Blindegaten.

Brill-GAT. ſ. Brillgat.

Brill-GAT. ſ. Kolderluke.

Hals-GAT. ſ. Halsgat.

Henne-GAT. ſ. Hennegat.

Hummer-GAT. ſ. Hummergat.

Kabel-GAT. ſ. Kabelgat.

Klüs-GATEN. ſ. Klüsgaten.

Kolder-GAT. ſ. Kolderluke.

Lade-GAT einer Kanone. ſ. Zündgat.

Log-GATEN. ſ. Loggaten.

Musket-GATEN. ſ. Schieſsgaten.

Nüſter-GATEN. ſ. Nüſtergaten.

Öhs-GAT. ſ. Öhsgaten.

Pfort-GATEN. ſ. Pfortgaten.

Pumpen-GAT. ſ. Pumpengat.

Reef-GATEN. ſ. Reefgaten.

Scheiben-GAT. ſ. Scheibengat.

Schieſs-GATEN. ſ. Schieſsgaten.

Schloſs-GAT der Stengen. ſ. Schloſsgat.

Schoot-GAT. ſ. Schootgat.

See-GAT. ſ. Seegat.

Soldaten-GAT. ſ. Soldatengat.

Spei-GAT. ſ. Speigat.

Splint-GAT. ſ. Splintgat.

Teun-GAT. ſ. Hummergat.

Tol-GAT. ſ. Koldergat.

GAT des Schiffs.

Holl. Gat van't Schip.
Dän. Skibets Gat.

Schw. Skeppets Gat.
Engl. The hind part of a ſhip.
Franz. Cul d'un vaiſſeau.
Ital. Culo della nave.
Span. Culo, ó popa del navio.
Port. Popa do navio.

Bedeutet ſo viel als das Hintertheil des Schiffs. überhaupt verſteht man auch unter Gat das Hintertheil eines jeden Dinges.

Aufs GAT Deinſen. ſ. Deinſen.

GAT einer Kanone. ſ. Stoſs einer Kanone.

Die Befahn aufs GAT ſetzen. ſ. die Befahn DICHT holen.

Ein rund-GATTET Schiff.

Holl. Een Schip met een rond gat.
Dän. Rundgattet Skib.
Schw. Rundgattet Skepp.
Engl. A ſhip with a round tuck.
Franz. Un vaiſſeau à poupe ronde.
Ital. Nave con poppa rotonda.
Span. Barco con popa de cucharro ó redonda.
Port. Navio com popa redonda.

Ein Schiff, deſſen Hintertheil von dem untern Ende der Randsumhölzer bis zum Heckbalken rund gebauet iſt (Fig. 286.). Heutiges Tages giebt es faſt lauter rundgattete oder ſcharfe Schiffe. In ältern Zeiten aber waren ſie gröſstentheils hinten platt, und das Ende der Seitenplanken war nur an diejenigen geſpikert, welche dieſes platte Hintertheil formirten. Dieſe letztern werden plattgattete Schiffe genannt (Fig. 390. a a.). Daſs dieſe Verbindung bey weitem nicht ſo ſtark iſt als die jetzige, wird jeder leicht einſehen. Die plattgatteten Schiffe waren daher auch manchmal der Gefahr ausgeſetzt, hinten von den Wellen eingeſchlagen zu werden.

Ein platt-GATTET Schiff.

Holl. Een Schip met een plat gat.
Dän. Plattgattet Skib.
Schw. Plattgattet Skepp.
Engl. Ship with a ſquare tuck.

Franz.

Franz. Vaiſſeau à poupe quarrée, à cul quarre.
Ital. Nave con poppa raſa.
Span. Navio con popa llana.
Port. Navio com popa quadrada.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

GAULOI.

Scheinen bey den Griechen eine Art Laſtſchiffe bedeutet zu haben. Ob hievon der Name der nachher und noch jetzt gebräuchlichen Galeeren zu deriviren iſt, läſst ſich nicht mit Gewiſsheit ſagen.

GECK auf dem Schornſtein.

Holl. Kap, Gek.
Dän. Kappe.
Schw. Kappa.
Engl. Hood.
Franz. Capot.
Ital. Cappello.
Span. Sombrero.
Port. Chapéo ou ſombreiro da chamminé.

Eine Art halber Deckel, der auf dem Schornſtein geſetzt wird. Er beſteht nur aus zwey Brettern, die rechtwinklicht an einander gefugt ſind, und wovon jedes ſo lang iſt als eine von den vier Seiten der Oefnung des Schornſteins. Ueber dieſe beyden Bretter iſt aber noch ein drittes gelegt oder eine Art Kappe befeſtigt, damit wenn ſie gegen den Wind geſtellt werden, der Rauch ungehindert aus dem Schornſtein ziehen könne und nicht vom Winde wieder hineingeſchlagen werde. Man hat auch Kappen, Micken und Klappen auf den Schornſteinen. ſ. dieſe Wörter.

GECKSTOCK oder GECK der Pumpe.

Holl. Gekſtok.
Dän. Pompvippe.
Schw. Pumpvipp.
Engl. The brake or handle of a pump.
Franz. Bringuebale.
Ital. Manovella della tromba.
Span. Guimbalete.
Port. Embalete.

ſ. die Erklärung unter Pumpe.

GEER oder GEERDE eines Segels. ſ. Gilling eines Segels.

GEEREN oder GEERDEN der Beſahn.

Holl. Geeren, of geerden.
Dän. Gerderne.
Schw. Garder.
Engl. Vangs.
Franz. Palan de retenue ou bras d'un pic.
Ital. Oſte della mezzana.
Span. Burdas de mezana.
Port. Oſtes ou braços do penol do burro.

Sind zwey ſtarke Taue (Fig. 528. A A.), die um das oberſte Nock der Beſahnsruthe geſtochen ſind. Eins von dieſen Tauen fährt hinten nach der Backbordſeite und das andere nach der Steuerbordſeite des Schiffs, auf einen Klaſter nach, hinunter. An jedem Ende dieſer beyden Taue iſt ein einfacher Block geſtropt, durch welchen ein Läufer geſchoren wird, der zugleich durch einen andern Block fährt, der hinten an die Regeling des Schiffs genähet iſt. Gewöhnlich dient dazu ein bloſſer Klapläufer, zuweilen auch eine Talje. Man nennt dieſen Läufer den Geerdläufer; die dickern einfachen Taue aber, welche an dem Nock befeſtigt ſind, die Geerdſchenkel. Auf etlichen Schiffen iſt der unterſte Block des Geerdläufers ein Hakblock, der an einen Ringbolzen gehakt wird. Man kann ſolche aushaken und die Geerden auch ſtatt Nocktakel gebrauchen, um das Boot auszuſetzen. Man nennt dieſe letztere Art Geerden, Stoſs-Geerden oder Pubſche-Geerden. Die Geerden dienen dazu, die Ruthe oder auch die Gaffel des Beſahnſegels bey verſchiedener Richtung des Windes zu halten. Man viert die Geerden an der Steuerbordſeite, wenn das Beſahnſegel nach der Backbordſeite gebracht oder umgelegt werden ſoll. Bey ſchwerem Wetter werden die Geerden auch wohl mit einer Stoſs-Geerde verdoppelt.

Stoſs-GEERDEN oder Pubſche Geerden.

Holl. Stootgeeren.
Dän. Stödtgerderne.
Schw. Stötgarder.
Engl. Preventer-vangs.
Franz. Faux palans de retenue.
Ital. Oſte da gancio.

Span.

Span. Burdas falſas.
Port. Talhinas do burro com ganchos.

ſ. Geerden.

GEERD-LÄUFER.

Holl. Geerdlooper.
Dän. Gerdernes Fald.
Schw. Gardlöpare.
Engl. Fall of the vangs.
Franz. Garant du palan de retenue ou du bras d'un pic.
Ital. Veta del paranco delle oſte da mezzana.
Span. Candelizas de las burdas de Mezana.
Port. Veta das talhinas do burro.

ſ. Geerden.

GEERDSCHENKEL.

Holl. Geerdſchinkel.
Dän. Gerdernes Skinkler.
Schw. Gardſkänklingar.
Engl. Pendent of the vangs.
Franz. Pendeur du palan de retenue ou bras d'un pic.
Ital. Penzoli delle oſte.
Span. Caña de las oſtas.
Port. Braçalotes das oſtes ou das talhinas do burro.

ſ. Geerden.

GEFECHT, SEEGEFECHT. ſ. Schlacht.

GEGENEÜSSLER, ANTIPODEN.

Lat. Antipodes, Antichthones.

Dieſen Namen giebt man den Bewohnern ſolcher Länder, welche auf der Erdfläche einander dem Durchmeſſer nach gegen über ſtehen. Das Zenith der einen iſt das Nadir der andern, und umgekehrt. Die Gegenfüſsler wohnen in gleichen aber entgegengeſetzten Breiten, und die Längen ihrer Wohnplätze unterſcheiden ſich um 180°. Daher ſind ihre Jahrszeiten gerade entgegengeſetzt und ihre Stunden um 12 Stunden unterſchieden.

GEGENSCHLAGBUG. ſ. Bug.

GEGENWOHNER. *Lat.* Antoeci.

Dieſen Namen erhalten die Bewohner ſolcher Orte der Erdfläche, welche unter einerley Mittagskreiſe und in gleichen aber entgegengeſetzten Breiten wohnen. Die Gegenwohner haben zu gleicher Zeit Mittag, alſo einerley Tagesſtunden aber entgegengeſetzte Jahreszeiten.

GEHÄUSE oder Haus eines Blocks. ſ. Block.

Das Segel in die GEI ſetzen. ſ. Aufgeien.

GEICHEL, GEIKTAU, GIEKTAU, oder Geitau eines Schlupſegels.

Holl. Geik-touw.
Dän. Bommens Dirk.
Schw. Bommens Dirk.
Engl. Topping-lift.
Franz. Balancine de gui.
Ital. Amantiglio della boma.
Span. Amantillo de la botabarra.
Port. Amantilho do bome.

So heiſst auf Schlupen oder Böten das Tau (Fig. 328. d d.) womit der Giekbaum oder Geip aufgetopt wird. Es vertritt bey dem Giekſegel die Stelle der Geitauen.

GEIEN. ſ. Aufgeien.

GEIK. ſ. Spier.

GEIKTAU. ſ. Geichel.

GEIP.

Holl. Gyp.
Dän. Bommen af en Baad.
Schw. Bommen af en båt.
Engl. Main boom of a boat.
Franz. Gui ou baume de chaloupe.
Ital. Boma della lancia.
Span. Botalon ó botabarra de la vela de la lancha.
Port. Bome da vela de huma lancha.

Der Giekbaum eines Boots oder einer Schlupe.

GEITAUEN.

Holl. Gytouwen.
Dän. Gitouer.
Schw. Gigtåg.
Engl. A general name for all the brails of a ſhip comprehending the clue-lines, bunt-lines, leech-lines &c.
Franz. Cargues.
Ital. Imbrogli.
Span. Cargaderas.
Port. Eſtingues, apagapenoes, cergideiras e brioes.

Im allgemeinen Verſtande begreift man hierunter alle Dempgordingen, Nockgordingen, Bauchgordingen und Geitauen, die zum Aufgeien der Segel dienen. Im beſtimmtern Verſtande bedeuten Geitauen diejenigen Taue (Fig. 64. c c.), womit die Ecken oder Schoothörner der Segel aufgegeiet werden. Die Geitauen der beyden untern Segel ſind an einem Block befeſtigt, der ungefähr an den vierten oder dritten Theil von der Länge der Raa genähet iſt. Von da fahren ſie um einen am Schoothorn des Segels befindlichen Block, und wieder um den erſten Block unter der Raa und um einen andern unten an der Wand zum Schiff hinunter, woſelbſt ſie an eine Klampe feſtgemacht werden. Die Geitauen der Mars- und Bramſegel, der Blinde und der Schiebblinde beſtehen gewöhnlich nur aus einem einfachen Tau, das an das Schoothorn des Segels befeſtigt iſt. Daſſelbe fährt eben ſo wie bey den groſſen Segeln durch einen Block unter der Raa, von da aber nach der Stenge (bey der Blinde und Schiebblinde nach dem Bugſpriet und Klüverbaum) durch einen andern Block zum Schiff hinunter.

GEITAUEN (im eigentlichen oder beſtimmten Verſtande).

Holl. Gytouwen.
Dän. Gitouer.
Schw. Gigtåg.
Engl. *Die doppelten bey den untern Segeln.* Clue garnets, *die einfachen bey den obern Segeln* Clue-lines.
Franz. Cargues points.
Ital. Sagole delle bugne.

Span. *Die bey den untern Segeln* Palanquines, *bey den Mars- und Bramſegeln* chafaldetes.
Port. Eſtingues.

ſ. Geitauen.

GEITAUEN des Groſſen und des Fockſegels.

Holl. Gytouwen van de Onderzeilen.
Dän. Gitouer til Underſejlene.
Schw. Gigtåg för ſtor- och fockſegel.
Engl. Clue-garnets of the courſes.
Franz. Cargues-points.
Ital. Sagole delle bugne della vela di maeſtra e di trinchetto.
Span. Palanquines de la vela mayor y del trinquete.
Port. Eſtingues da vela grande.

ſ. Geitauen.

GEITAUEN der Mars- und Bramſegel.

Holl. Mars- en Bram-Gytouwen.
Dän. Märs- og Bram-Gitouer.
Schw. Märs- och Bram-Gigtåg.
Engl. Clue-lines of the topſails and topgallant-ſails.
Franz. Cargues-points des huniers & des perroquets.
Ital. Sagole delle bugne delle gabbie.
Span. Chafaldetes.
Port. Eſtingues das gavias.

ſ. Geitauen.

GEITAUEN der Blinde und Schiebblinde.

Holl. Gytouwen van de Blinde en Bovenblinde.
Dän. Gitouer til Blinden og Boyten-Blinden.
Schw. Blinda- och Skufblinda-Gigtåg.
Engl. Clue-lines of the ſprit-ſail and ſprit-ſail-top-ſail.
Franz. Cargues-points.
Ital. Sagole delle bugne della civada e contracivada.

Span.

Span. Chafaldetes de la cebadera y contracebadera.
Port. Eſtingues da cevadeira e da ſobre cevadeira.

GEITAU eines Schlupſegels. ſ. Geichel.

Anker-GELD. ſ. Ankergeld.

Kajen-GELD. ſ. Kajengeld.

Los-GELD. ſ. Losgeld.

Tonnen- und Baaken-GELD. ſ. Baakengeld.

Das Land iſt GELEGT.

Holl. Het Land is geleid, is uit het gezigt.
Dän. Landet er lagt.
Schw. Landet är lagt.
Engl. The land is laid.
Franz. La terre ſe perde de vue.
Ital. La terra ſi perde di viſta.
Span. Se obſcurecio la tierra, la tierra ſe pierde de viſta.
Port. A terra ſe perde de viſta.

Wird geſagt wenn man ſich ſo weit vom Land entfernt hat, daſs man daſſelbe völlig aus dem Geſichte verliert.

GELEITBRIEF. ſ. Paſſeport.

GELLEN, Holz-GELLEN.

Eine groſſe offene Schute oder Kahn, der auf dem Obertheil der Elbe gebraucht wird (Fig. 598.) und mit den Berliner und Magdeburger Kähnen faſt einerley Geſtalt hat. Das Vordertheil der Gelle läuft ſpitz zu. Am Hintertheil iſt ſie etwas ſchmäler als in der Mitte, doch ſo daſs ſie daſelbſt noch einige Breite behält. Sie hat im Vordertheile eine Art halbes Verdeck, welches die Pflicht genannt wird, und hinten ein ähnliches, welches das Rof heiſst.

GEMACH.

Holl. Gemak.
Dän. Lille Huus.
Schw. Afträde.
Engl. Place of convenience.

Franz. Aiſement, commodité.
Ital. Caccatojo.
Span. Lugar comun, aſiento comun.
Port. Lugar de commodidade.

Der Abtritt auf Schiffen. Die Abtritte für das Volk befinden ſich auf Kriegsſchiffen im Galjon, woſelbſt Sitze dazu eingerichtet ſind. Diejenigen der Officiere aber ſind unter den Seiten-Gallerien, auch iſt auf Kauffahren dieſer Platz hinten an der Seite des Schiffs oder auch in der groſſen Gilling. Das Gemach beſteht aus dem Sitz, worinn ſich das Brillgat befindet, und aus einer unter demſelben angebrachten bleyernen oder hölzernen Röhre, die durch eine Oefnung aus dem Schiff geleitet iſt. Damit aber das Waſſer bey hoch gehender See nicht durch dieſe Oefnung dringet, ſo iſt nach auſſem eine Mamiering darum geſpikert. Die bleyerne Röhre wird die Gemachpfeiffe genannt.

GENEERT. ſ. Neeren.

GERARIÆ.

Laſtſchiffe bey den Alten.

GEREED ſeyn.

Holl. Gereed zyn.
Dän. Være klar.
Schw. Vara klar.
Engl. To be ready, clear or prepared for any thing.
Franz. Etre paré.
Ital. Star pronto.
Span. Eſtar liſto.
Port. Eſtar leſto.

Bereit oder fertig ſeyn. Das Tauwerk iſt gereed, wenn es klar und zum Dienſt fertig iſt. Der Ausruf Ree! welcher ſo viel bedeutet, als ſeyd fertig zu wenden, ſoll eigentlich gereed heiſſen.

GERIPPE des Schiffs.

Holl. Lyk.
Dän. Skrovet ſom ikke endnu er beklæd.
Schw. Skråfvet utan plankor.
Engl. Carcaſe.
Franz. Carcaſſe.

Ital. Scaſo.
Span. Esqueleto, caſco del navio.
Port. Carcaſſa, eſqueleto.

So heiſſen die ſämmtlichen Inhölzer und Balken des Schiffs ohne die Planken. Die Fig. 94. ſtellt ein Gerippe vor.

Es iſt GEROJET!

Holl. Geroit! 't is geroeit!
Dän. Aarene op!
Schw. Årorna up!
Engl. Unſhip the oars!
Franz. Leve rame!
Ital. Leva remo!
Span. Alza remos!
Port. Alça remos.

Der Befehl an die Rojer in einem Boot, das Blatt der Riemen aus dem Waſſer zu heben, oder aufzuhören zu rojen.

GESCHIRRE.

So nennen die aus Ober-Oeſterreich und Bayern die Donau herunter gehenden Schiffer, ihre langen ſchlecht verbundenen Kähne, die gewöhnlich von Fichten Holz erbauet ſind. Die meiſten werden in Wien verkauft, einige gehen von dar weiter hinunter nach Ungarn, wo ſie zerſchlagen und verbrannt werden; andere wenige kommen mit Waaren beladen zurück den Strom hinauf, und werden mit Pferden gezogen, welche die Schiffer zu dem Ende beym Hinuntergehn in viereckigten mit einem zwey Fuſs hohen Geländer verſehenen Pramen mit hinunter nehmen.

Ein eiſernes GESCHIRR (beym Reepſchläger).

Holl. Yzere rad.
Dän. Jern Hiul.
Schw. Järn Hjul.
Engl. Iron wheel.
Franz. Rouet de fer.
Ital. Ruota di ferro.
Span. Roda de hierro.
Port. Roda de ferro.

Ein an einem in der Erde befeſtigten Pfahl (Fig. 405. b. b.) bewegliches eiſernes Kamm-

Rad a a, vermittelſt welches man Marlien und Hüſing verfertigt. Es befinden ſich in dieſer Abſicht vier Getriebe daran, die kreuzweiſe an dem in der Erde ſtehenden Pfahl befeſtigt ſind. An die Haken dieſer Getriebe werden die Garne, woraus das Marlien oder Hüſing gemacht werden ſoll, angehakt. Das Kamm-Rad, welches von einem Arbeiter herumgedreht wird, treibt die Getriebe und folglich auch die Garne um ihre eigene Axe herum. Die letztern werden alsdann von einem andern Arbeiter mit der Lehre zuſammengedrehet. ſ. Marlien, Hüſing und Reepſchlägerkunſt.

GESCHÜTZ. ſ. Schiffskanonen.

GESCHÜTZPFORTEN. ſ. Stückpforten.

GESCHWADER.

Holl. Eſquader.
Dän. Eſcadre.
Schw. Eſcader.
Engl. Squadron of ſhips of war.
Franz. Eſcadre.
Ital. Squadra.
Span. Eſcuadra.
Port. Eſquadra.
ſ. die Erklärung unter Flotte.

GESCORETÆ. ſ. Geſoretæ.

Land zu GESICHT bekommen.

Holl. Land in't gezigt krygen.
Dän. Opdage Landet.
Schw. Få Landet i ſigte.
Engl. To make or diſcover the land.
Franz. Decouvrir la terre, atterrer.
Ital. Diſcoprire la terra.
Span. Deſcubrir la tierra,
Port. Deſcubrir a terra.

Land entdecken oder gewahr werden. In dem Journal wird gewöhnlich angezeigt, wo man das Land zuerſt entdeckt hat, nämlich ob ſolches auf dem Maſt oder auf dem Deck geſchehen, und in welcher Himmelsgegend es geſehen worden.

Man hat kein GESICHT.

Holl. Geen gezigt.
Dän. Laadet er ſkiult med Taage.

Schw.

Schw. Hafva intet ſigte af landet.
Engl. There is no ſight of land.
Franz. Il n'y a pas de vûe.
Ital. La terra è coperta di nebbia, non vi ha viſta.
Span. Eſtá muy cargado la tierra.
Port. Naõ ahi viſta de terra.

Wird geſagt wenn man des Nebels wegen entweder gar nicht oder wenigſtens nicht klar und deutlich ſehen kann.

GESORETÆ.

Der Name gewiſſer Laſtſchiffe bey den Alten.

Ein GESTOCKTES Tau. ſ. Anker No. 98.

GESUNDE Küſte. ſ. Küſte.

GESUNDE Klippe. ſ. Klippe.

GESUNDHEITSBRIEF. ſ. Geſundheits-Paſs.

GETRIEBE in der Krone (beym Reepſchläger). ſ. Triebe.

GEUS. ſ. Göſch.

GEWELINGEN.

Holl. Gevelingen.
Dän. Gevelinger.
Schw. Gäflingar.
Engl. Bulk-heads.
Franz. Cloiſons.
Ital. Caſſe ſotto la coperta.
Span. Arcadas.
Port. Anteparas.

Sind Schotten oder Bretter, die an die Stützen im Raum unter den Deckbalken nach der Länge des Schiffs befeſtigt werden. Sin ſind ungefähr 2 bis 3 Fuſs breit und dienen auf Kauffahrern, die Korn geladen haben, dazu, daſs daſſelbe nicht übergeht. Man bedient ſich auch in dieſer Abſicht der Langſchotten und Dwarsſchotten.

GEZEIT. ſ. Zeit oder Ebbe und Fluth.

Ein breit GEZEUGTES Schiff. ſ. Zeugen.

GIEBEN. ſ. Giepen.

GIEK. ſ. Leeſegelſpier.

GIEKBAUM. ſ. Baum.

GIEKSEGEL. ſ. Segel.

GIEKTAU. ſ. Geichel.

GIEN.

Holl. Gyn, Jyn.
Dän. Gie.
Schw. Gin.
Engl. Winding-tackle.
Franz. Palan à caliorne.
Ital. Paranco.
Span. Aparejo real.
Port. Aparelho.

Ein in der Mechanik unter dem Namen Flaſchenzug bekanntes Werkzeug, womit man ſchwere Laſten aufwindet. Die Gien (Fig. 178.) iſt aus zwey Blöcken und einem Tau zuſammengeſetzt, welches der Gienläufer genannt wird, und durch die Blöcke geſchoren iſt. In den Blöcken müſſen ſich aber wenigſtens drey, auch mehrere Scheiben neben einander befinden, und hierinn unterſcheidet ſich eigentlich die Gien von einem Takel, einer Talje und einem Garnat. Auf einem Schiffszimmerwerft befinden ſich mehrere Gienen, um die Schiffe aufzuwinden (ſ. Aufwinden). An dem Bullen ſind Gienen, die Schiffe zu kielholen (ſ. Bullen). Auf Schiffen hängt auch eine Gien unter dem Krahnbalken, welche die Kat-Gien heiſst und dazu dient, den Anker unter den Krahn zu winden (ſ. Anker No. 31. und Katgien). Kriegsſchiffe haben auch auſſer den Seitentakeln oder ſtatt dieſer, Gienen an jeder Seite des Maſts, um Kanonen und andere ſchwere Dinge aus und einzuwinden. Man nennt ſolche, da ſie hauptſächlich zu den Kanonen gebraucht werden, Stück-Gienen. Der Läufer derſelben fährt gewöhnlich durch einen auf dem Deck befeſtigten Fuſsblock und man windet darauf mit dem Gangſpill.

GIENBLOCK. ſ. Gien-Block.

GIENLÄUFER oder GIENTAU.

Holl. Gyn-looper.
Dän. Gie-Löber.
Schw. Ginlöpare.
Engl. Fall of a winding tackle.
Franz. Garant d'un palan à caliorne.
Ital. Veta d'un paranco.
Span. Beta del aparejo real.
Port. Beta do aparelho.

ſ. die Erklärung unter Gien.

GIEPEN oder GIEBEN.

Holl. Gypen.
Dän. Gibe.
Schw. Gipa.
Engl. To gybe.
Franz. Changer, muder, trelucher, en parlant des voiles auriques.
Ital. Mutare, trelucciare.
Span. Tomar por la pena.
Port. Dar por a outra banda.

Wird von den Giekſegeln geſagt, wenn ſolche von vorne Wind faſſen und zurück ſchlagen. Es geſchieht ſolches entweder durch Nachläſſigkeit der Steurer oder auch bey plötzlicher Veränderung des Windes und iſt eine gefährliche Sache, weil manchmal durch das Zurückſchlagen des Giekbaums Menſchen getödtet und über Bord geworfen werden. Um dieſes aber zu verhüten, ſetzt man den Giekbaum vorne im Schiff mit einen Bullentau feſt (ſ. Bullentau). Auf Schmacken, Kuffen und Tjalken können die Segel, wenn man vor dem Winde ſegelt, leicht giepen, daher gebraucht man alsdann gewöhnlich die Breefock.

GIEREN.

Holl. Gieren.
Dän. Giire.
Schw. Gira.
Engl. To yaw.
Franz. Embarder, donner des embardées.
Ital. Far bige bage, guinare.
Span. Hacer guiñadas, guiñar.
Port. Guinar.

Ein Schiff das nicht in gerader Linie ſeinen Weg folgt, ſondern bald an der einen, bald an der andern Seite aus dieſer Linie weicht, giert. Durch das Gieren wird der Weg des Schiffs ungemein verlängert, auch kann ſolches die Urſache ſeyn, daſs die Segel giepen. Das Gieren des Schiffs wird gewöhnlich durch Nachläſſigkeit der Steurer verurſacht, zuweilen liegt der Fehler auch in der Bauart oder der Takelaſche, und ein Schiff iſt mehr als das andere zum Gieren geneigt. Wenn man gerade vor dem Winde ſegelt, iſt ein Schiff am ſchwerſten zu ſteuern und giert auch am ſtärkſten. Nachdem wie ſolches an der Backbord- oder Steuerbordſeite ausweicht, ſagt

man es giert backbord oder ſteuerbord, oder macht backbord oder ſteuerbord eine Gier oder einen Gierſchlag.

Das Schiff GIERT backbord oder macht backbord eine Gier.

Holl. Het Schip giert bakbord.
Dän. Skibet giirer bagbord.
Schw. Skeppet girar babord.
Engl. The ſhip yaws larboard.
Franz. Le vaiſſeau donne une embardée babord.
Ital. La nave dà una guinata alla ſiniſtra.
Span. El navio hace guiñadas por babor.
Port. O navio eſtá guinando babordo.

ſ. Gieren.

Zwiſchen Wind und Strom GIEREN, ſ. Anker No. 116.

Das Schiff GIERT oder ſpielt vor Anker, ſ. Anker No. 80.

Auf den Anker zu GIEREN, ſ. Anker No. 73.

GIERSCHLAG, ſ. Gier.

Die Ankertaue haben einen GIERSCHLAG, ſ. Anker No. 99.

GIESSER.

Holl. Gieter.
Dän. Gittern.
Schw. Gjutare eller Gitare.
Engl. Skeet.
Franz. Grand eſcop, eſcop à vaiſſeau.
Ital. Palotto.
Span. Bañadera.
Port. Bartidouro grande.

Eine Art Schauffel (Fig. 138.) die ungefähr 2 Fuſs lang und dabey ziemlich krumm iſt. Man bedient ſich derſelben, die Segel und auch die Seiten des Schiffs bey heiſſem Wetter zu begieſſen, indem man mit dem Boot oder der Schlupe um das Schiff fährt. Man muſs den Gieſſer nicht mit dem Oehsfaſs (Fig. 139.) verwechſeln.

Die

Die GILLING des Schiffs oder die Hintergilling, groſſe Gilling.

Holl. Wulf.
Dän. Den underſte Gilling.
Schw. Hvalfvet
Engl. The counter, or lower counter.
Franz. Voute ou grande voute.
Ital. Fornello, forno da poppa, carreca.
Span. Bobeda ó Bobedilla.
Port. Almeida.

Der hervorſpringende oder gewölbte Theil des Hinterſchiffs (Fig. 91. t t. und Fig. 93. tt.) vom Heckbalken bis zum Spiegel. Dieſes Gewölbe beſteht aus ſtarken krummlaufenden Hölzern, welche die Gillinghölzer genannt werden; zuweilen ſind es auch nur Knien, und in demſelben befindet ſich das ſogenannte Hennegat (Fig. 93. q.) wodurch das Ruder ins Schiff geht. An beyden Seiten des Hennegats ſind die Stückpforten der Konſtapelkammer (Fig. 93. k k.). Man muſs die Gilling ſo wenig wie möglich ausſpringen laſſen und nur höchſtens ſo viel als der Kopf des Ruders erfordert, der Spiegel würde ſonſt zu viele Laſt bekommen, wodurch die Kielgebrechlichkeit des Schiffs befördert wird; auch erſchwert ſolches den Dienſt der Kanonen in der Konſtapelkammer, welche in manchen Schiffen wegen der Gilling ganz unbrauchbar werden, da ſie doch die beſte Vertheidigung von hinten ſind, wenn ein Schiff von mehrern zugleich angegriffen wird. Die Schiffbauer nehmen für das Ausſpringen der Gilling ungefähr 3 Linien für jeden Fuſs der Länge des Schiffs. Ueber der groſſen oder Hintergilling befindet ſich unmittelbar auf den mehrſten Kriegsſchiffen noch eine kleinere Gilling (Fig. 91. ô, und Fig. 93. ô ô.) welche die Höhe der Brüſtung der Fenſter in der groſſen Kajüte ausmacht.

Die kleine GILLING des Schiffs über der groſſen.

Holl. Knik-wulf.
Dän. överſte Gilling,
Schw. öfra hvalfvet.
Engl. The upper counter or ſecond counter.
Franz. Contre-voute.
Ital. Contra carreca, ſeconda carreca.
Span. Segonda bobeda, contra-bobeda.
Port. Contra-almeida.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

GILLINGEN der zerbrochenen Gänge oder der Back und Schanze.

Holl. Gillingen aan de Vertuining.
Dän. Gillinger af Fortönningen.
Schw. Förtynnings-gillingar eller gilningar.
Engl. The arched or vaulted end of the drifts.
Franz. L'arc au commencement des rabattues.
Ital. Il capo del riſalto.
Span. Arco ó cabeza de los tablones de los caſtillos.
Port. Almeida das alcachas.

So nennt man den Schnörkel, welcher die ſtuffenmäſſigen Erhöhungen des Bords der Schiffe nach vorne und hinten (Fig. 95. p p. und Fig. 341. p p.) formirt. Die Seiten der Schanze und Hütte haben auf Kriegsſchiffen gewöhnlich drey, die Back aber nur eine Gilling. Ueberhaupt verſteht man unter Gilling jede Verſchmälerung oder Erweiterung einer für ſich beſtehenden Sache. So haben auch alle Segel, die oben ſchmäler ſind als unten, eine Gilling an jeder Seite. (ſ. Fig. 97.)

GILLING eines Segels.

Holl. Gilling.
Dän. Gilling af et Sejl.
Schw. Gilning af et Segel.
Engl. Goring.
Franz. Toiles de pointe d'une voile.
Ital. Ferzi della bugna d'una vela.
Span. Cuchillo de una vela.
Port. Cutello.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

GILLINGHÖLZER oder Gillingknien.

Holl. Wulf-knies.
Dän. Gilling Knæer.
Schw. Hvalfvets Knäna.
Engl. Counter timbers.
Franz. Courbes de voute.
Ital. Carreche.
Span. Gambotes.
Port. Cambotas.

ſ. Gilling des Schiffs.

GIPEN. ſ. Geipen.

GISSING.

Holl. Giſſing.
Dän. Gisning.
Schw. Giſsning.
Engl. Dead reckoning.
Franz. Eſtime.
Ital. Stima.
Span. Eſtima.
Port. Eſtima.

Die Schätzung oder Berechnung des Weges, welchen das Schiff gemacht hat, und die Muthmaſſung der Stelle wo es ſich befindet, doch ohne daſs hiebey eine Beobachtung der Sonne oder des Mondes angeſtellt worden. Zur Meſſung oder Schätzung des gemachten Weges bedient man ſich allgemein des Logs, denn das Augenmaaſs, ſo viele Erfahrung auch ein Seemann haben mag, iſt doch jederzeit weit trüglicher. Aus der geſegelten Weite und Kenntniſs des Courſes berechnet der Schiffer alsdann die Veränderung der Latitudo und Longitudo, nachdem er dabey die Abtrift des Schiffs, Ströme und andere Umſtände, welche den Weg deſſelben verändern können, in Betracht gezogen. Daſs dieſe Giſſing oder Schätzung niemals ganz genau zutrift, und daſs man den wahren Punct, wo ſich das Schiff befindet, nicht anders beſtimmen kann, als durch Beobachtung der himmliſchen Körper, werde ich unter dem Artikel Steuermannskunſt umſtändlicher zeigen. Der Unterſchied zwiſchen der gegiſsten und der wahren Stelle des Schiffs wird die Miſsgiſſing genannt. Es iſt jederzeit gut, daſs ein Schiffer ſein Beſteck etwas weiter ſetzt als er gegiſst hat, inſonderheit wenn er in der Nähe des Landes zu ſeyn glaubt.

Der GEGISSTE Cours. ſ. Cours.

GLAS, Wacht-GLAS.

Holl. Glas.
Dän. Glas.
Schw. Glas.
Engl. Glaſs.
Franz. Empoulette, Horloge.
Ital. Ampolla.
Span. Ampolleta.
Port. Ampolheta.

Hierunter verſteht man eine gewöhnliche Sand-Uhr (Fig. 568.). Man hat Gläſer von verſchiedener Gröſſe auf Schiffen, nämlich 4 Stunden-Gläſer, 2 Stunden-Gläſer, auch Gläſer die in einer Stunde auslaufen. Gewöhnlich verſteht man aber unter Glas ein halbes Stunden-Glas, nach welchem die Zeit auf Schiffen geordnet wird. Der Tag wird in 48 halbe Stunden eingetheilt, und jedesmal wenn eine halbe Stunde verfloſſen iſt wird ſolches mit der Klocke angezeigt. Wenn alſo die Zeit durch Gläſer beſtimmt wird, ſo iſt ſolches von halben Stunden zu verſtehen. Wir fochten 6 Gläſer, das heiſst wir fochten 3 Stunden.

Log-GLAS.

Holl. Log-Glas.
Dän. Log-Glas.
Schw. Log-Glas.
Engl. Log-Glaſs.
Franz. Horloge de loch.
Ital. Ampolletta di ló.
Span. Ampolleta de la corredera.
Port. Ampolheta da barquinha.

Eine kleine Sand-Uhr, die in Zeit von einer ganzen, halben oder viertel Minute ausläuft (ſ. Glas). Man bedient ſich derſelben, die Zeit zu beſtimmen während welcher das Log ausgeviert wird. ſ. Log.

Der Ruderbeſteurer hat das GLAS zu früh umgekehrt, oder hat einen Stützenbull gemacht.

Holl. De Roergaſten hebben het Glas te vroeg gekeert.
Dän. Roergaſten har vendet Timeglaſſet for tilig.
Schw. Rorgaſten har vänd Timeglaſet för tidigt.
Engl. The ſteersman has flogged or cheated the glaſs.
Franz. Le timonier a mangé du ſable.
Ital. Il timoniere ha tornato la ampolla troppo di buon ora.
Span. El timonel ha robado la arena.
Port. O timoneiro virou a ampolheta antes de tempo.

Dieſes iſt eine Liſt oder Betrügerey der Steurer, damit ſie in kürzerer Zeit wie die übrigen abgelöſet werden. Um ſolches aber zu verhüten iſt es nothwendig daſs die Officiere, welche die Wache haben, gute Taſchenuhren bey ſich führen, um jeden Augenblick die Zeit darnach ordnen zu können.

GLATTES Deck. ſ. Deck.

GLEICHLASTIGES Schiff.

Holl. Evenlaſtig Schip.
Dän. Liglaſtig Skib.
Schw. Liklaſtig Skepp.
Engl. Upon an even keel.
Franz. Sans aucune différence de tirant d'eau.
Ital. Nave in ſtiva.
Span. Navio en aguas iguales.
Port. Navio que eſtá em aguas iguaes, que eſtá por direito.

Das Schiff iſt gleichlaſtig wenn es vorne und hinten gleich ſchwer beladen iſt, ſo daſs der Kiel horizontal im Waſſer liegt. Liegt aber das Hintertheil tiefer als das Vordertheil, welches faſt beſtändig der Fall iſt, ſo ſagt man, das Schiff iſt ſteuerlaſtig oder hinterlaſtig, und durch vorlaſtig drückt man das Gegentheil aus.

GLOP.

Holl. Glop.
Dän. Liden Kanal.
Schw. Liten Kanal.
Engl. An opening, narrow channel.
Franz. Ouverture.
Ital. Apertura, un ſtretto canale.
Span. Eſtrecho del mar.
Port. Pequeno canal ou eſtreito.

Ein enger Kanal oder Durchgang zwiſchen zwey Felſen oder Bergen.

GLÜHENDE Kugel. ſ. Kugel.

GOLF. ſ. Meerbuſen.

GÖLLEN. ſ. Gellen.

GOLVEN, WASSERGOLVEN. ſ. Wellen oder Seen.

GONDEL.

Holl. Gondel.
Dän. Gondole i Venedig.
Schw. Gondola.
Engl. A gondola of Venice.
Franz. Gondole.
Ital. Gondola.
Span. Gondola.
Port. Gondola.

Eine Art Kahn der in den Kanälen der Stadt Venedig gebraucht wird. Die Gondel hat einen platten Boden und iſt ungefähr 32 Fuſs lang aber dabey nur 4 Fuſs in der Mitte breit. Vorne und hinten läuft ſie ganz ſpitz zu. Das Vordertheil iſt mit ſtarkem Eiſen verſehen, welches ungefähr 3 Zoll breit und nur 3 Linien dick iſt. Die Schneide dieſes Eiſens iſt nach auſſen gekehrt und krümmt ſich nach oben. Am Hintertheil befindet ſich faſt ein ähnliches Eiſen, wie die Figur 623 zeigt. In der Mitte der Gondel ſteht eine Art Kutſchenkaſten oder Zelt, worinn man ſitzt. Zwey Rojer, die Gondoliers genannt werden, regieren die Gondel, indem ſie mit ihren Riemen ſtehend vor ſich eingreifen, der eine ſteht vorne und der andere auf dem erhabenen Theil hinten, um alles zu überſehen. Die Geſchicklichkeit der Rojer und die Geſchwindigkeit der Gondel iſt Welt bekannt.

GOOT um einen Block. ſ. Keep um einen Block.

GOOTELINGEN. ſ. Gotelingen.

GORDINGEN.

Holl. Gordingen.
Dän. Gaardinger.
Schw. Gårdingar.
Engl. All kinds of bunt-lines and leech-lines.
Franz. Les cargue-fonds & cargue-boulines.
Ital. Le meſe e ferrapennoni delle vele.
Span. Brioles y apagapenoles.
Port. Brioes, apagapenoes e cergideiras.

So heiſſen auſſer den Geitauen alle übrige Taue, womit die Segel aufgegeiet werden (ſ. Aufgeien). Es giebt deren verſchiedene; die Bauch-Gordingen (Fig. 64. b b.) ſind unten an das

das Leik der viereckigten Segel befeſtigt und fahren durch Blöcke an der Raa zum Schiff hinunter. Vermittelſt derſelben wird der Bauch oder der untere Theil des Segels unter die Raa geholt, eben ſo wie man einen Vorhang aufzieht. An jedem Segel ſind zwey, an den untern oder groſſen Segeln, auch wol vier befindlich. Alle viereckigte Segel haben Bauchgordingen. Die groſſen Segel und die Marsſegel haben auch noch Nockgordingen (Fig. 64. a a.), welche an beyden Seiten des Segels an das ſtehende Leik ungefähr bey dem Bulienſpreut befeſtigt ſind und ebenfalls durch Blöcke an der Raa zum Schiff hinunter fahren. Wenn ſie angeholt werden, ziehen ſie den Theil des Segels, woran ſie befeſtigt ſind, unter die Raa. Die Bauch- und Nockgordingen fahren vor dem Segel, die Geitauen aber hinter dem Segel an die Raa hinauf. Die Marsſegel haben, wegen ihrer Tiefe, auch noch wol Schmiergordingen, welche, ſo wie die Nockgordingen, aber etwas niedriger an das ſtehende Leik befeſtigt ſind, übrigens fahren ſie eben ſo. Gewöhnlich gebraucht man ſolche aber nur auf der Rheede, in See werden ſie wieder ausgeſchoren und dienen zu Bauchgordingen. Nothgordingen werden bey ſchwerem Wetter noch auſſer den Bauchgordingen um das groſſe und das Fockſegel gemacht, um den Bauch dieſer Segel mit aufzugeien. Sie ſind hinten an die Raa befeſtigt und fahren gewöhnlich kreuzweiſe hinten um den Bauch des Segels und wieder vorne nach der Raa hinauf um einen Block zum Schiff hinunter. Dempgordingen dienen dazu, die Beſahn zu geien. Man ſieht ſie Fig. 528. b b, b b. Sie fahren um das ſtehende Leik, und an beyden Seiten der Beſahnruthe oder auch der Gaffel um einen Block. Das Beſahnſegel hat zwey auch wol drey Dempgordingen auſſer dem Brohk a a, der aber viel dicker iſt als dieſe. Die Dempgordingeu läſst man gewöhnlich ſprütweiſe D D um einen Block E fahren, damit man ſie an jeder Seite hinten im Schiff mit einem einfachen Tau B B, welches der Steert der Dempgordingen genannt wird, aufholen kann.

NOKGORDINGEN.

Holl. Nokgordings.
Dän. Nokgaardinger.
Schw. Näckgårdingar.
Engl. Leech-lines.
Franz. Cargue-boulines.
Ital. Serrapennoni.

Span. Apagapenoles.
Port. Apagapenoes e cergideiras.

BAUCHGORDINGEN.

Holl. Buikgordings.
Dän. Buggaardinger.
Schw. Buk-gårdingar.
Engl. Bunt-lines.
Franz. Cargue-fonds.
Ital. Meſe.
Span. Brioles, Briolines.
Port. Brioes.

DEMPGORDINGEN.

Holl. Dempgordings.
Dän. Dempgaardinger.
Schw. Dämpgårdingar.
Engl. Brails of the mizen.
Franz. Cargues d'artimon.
Ital. Imbrogli della mezzana.
Span. Cargaderas de la mezana.
Port. Cergideiras da mezena.

SCHMIERGORDINGEN.

Holl. Smeergordings.
Dän. Smörgaardinger.
Schw. Smörgårdingar.
Engl. Preventer-leech-lines of the topſails.
Franz. Egorgeoir, Saiſines des huniers.
Ital. Sorte di ſerrapennoni.
Span. Cruces.
Port. Cergideiras falſas.

NOTHGORDINGEN.

Holl. Noodgordings.
Dän. Nödgaardinger. Et Slags Gaardinger udi haardt Veyr ſom farer rondt om et Sejl.
Schw. Nödgårdingar.
Engl. Spilling-lines.
Franz. Fauſſes cargues.
Ital. Imbroglj doppj per imbrogliare il fondo della vela.
Span. Trapas.
Port. Abraçaderas.]

GÖSCH.

Holl. Geus.
Dän. Giöſſen.
Schw. Gjös.
Engl. Jack.
Franz. Pavillon de beaupré.
Ital. Bandiera di prua.
Span. Bandera del baupres.
Port. Bandeira do gurupes.

Eine viereckigte Flagge (Fig. 236 M.), die auf das Ende des Bugſpriets geſetzt wird, ſie iſt bey jeder Nation von verſchiedener Farbe, aber nicht ſo groſs als die Kampanje-Flagge. Die Schiffe ſetzen ſie nur allein auf, wenn ſie auf der Rhede oder in einem Hafen liegen. Der Stock L, woran dieſe Flagge aufgehieſst wird, heiſst der Göſchſtock, und der Matroſe welcher dieſelbe in Verwahrung hat, wird der Göſchgaſt genannt.

GÖSCHGAST.

Holl. Geusgaſt.
Dän. Giösgaſt.
Schw. Gjösgaſt.
Engl. Mariner who has the care of the jack.
Franz. Matelot qui garde le pavillon de beaupré.
Ital. Il marinaro che guarda la bandiera di prua.
Span. El marinero que guarda la bandera del baupres.
Port. O marinheiro que guarda a bandeira do gurupes.

ſ. die Erklärung unter Göſch.

GÖSCHSTOCK.

Holl. Geusſtok.
Dän. Giösſtok.
Schw. Gjösſtaken.
Engl. Jack-ſtaff.
Franz. Bâton du pavillon de beaupré.
Ital. Aſta da bandiera di prua.
Span. Aſta de bandera del baupres.
Port. Aſta da bandeira do gurupes.

ſ. die Erklärung unter Göſch.

GOTELINGEN.

Der Name einer Art Kanonen die in ältern Zeiten gebraucht wurden.

GRABEN, Lauf-GRABEN. ſ. Laufgraben.

GRAD.

Holl. Graad.
Dän. Grad.
Schw. Grad.
Engl. Degree.
Franz. Degré.
Ital. Grado.
Span. Grado.
Port. Grao.

Iſt der 360ſte Theil des Cirkels oder der 90ſte eines Quadranten. Ein Grad wird wieder in 60 Minuten und eine Minute in 60 Sekunden getheilt. Die Höhe der Sonne wird nach Graden und Minuten gemeſſen, auch die Misweiſung des Kompaſſes und die Latitudo und Longitudo auf der Erde. Die Grade der Latitudo werden von dem Equator bis zum Pol gerechnet, und ſind ſich insgeſammt gleich, wenn man die Abplattung der Erde nicht in Erwägung zieht. Die Grade der Longitudo zählt man auf dem Equator oder den Parallelen deſſelben, vom erſten Meridian an nach Oſten und Weſten bis 180°. Je weiter man ſich aber vom Equator entfernt, je kleiner werden dieſe Grade, daher iſt bey der Berechnung, auf jeder Latitudo eine Correction zu machen. Ich werde unter Steuermannskunſt hievon weitläuftiger reden.

GRADBOOG, GRADSTOCK. ſ. Jakobsſtab.

GRADBUCH.

Holl. Graadboek.
Dän. Gradbog.
Schw. Gradbok.
Engl. Tables of the ſun's declination.
Franz. Tables de declinaiſon.
Ital. Tavole della declinazione del ſole.
Span. Tablas de la declinacion del ſol.
Port. Taboas da declinaçaõ do ſol.

Tafeln, welche die tägliche Declination der Sonne anzeigen. ſ. ein mehreres unter Strichtafeln und Rutier.

GRÆCUS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

GRAMMATICUS, *Griech.* GRAMMATEUS oder Logiſtes.

So hieſs bey den Alten der Schiffsſchreiber der von der Einnahme und Ausgabe Rechnung führen muſste.

GRANATE, HANDGRANATE.

Holl. Granaat.
Dän. Granat.
Schw. Granat.
Engl. Grenade.
Franz. Grenade à main.
Ital. Granata.
Span. Granada de mano.
Port. Granada de maõ.

Eine kleine hole Kugel von 2 bis 3 Zoll im Durchmeſſer, ſie wird mit Pulver gefüllt und hat eben ſo wie die Bombe eine Brandröhre. Man bedient ſich der Granaten mit groſſem Nutzen beym Entern, indem man ſie mit der Hand unter die feindliche Beſatzung wirft, nachdem die Brandröhre vorher angezündet worden. Man muſs ſich aber hüten, ſolche nicht zu lange in der Hand zu behalten. In die Oefnung der Brandröhre wird ein Zapfen geſteckt, wenn man gefüllte Granaten zum Dienſt aufbewahren will.

GRAP.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge in den Oſtindiſchen Gewäſſern, ſo Angria hatte, als Watſon 1754 Gerian wegnahm. Man bauete ſolche zu Surate mit zwey bis drey Maſten.

GREEP des Schiffs.

Holl. Greep.
Dän. Skiæget.
Schw. Krie eller ſkjägg.
Engl. The loweſt part of a ſhip's cut-water.
Franz. Taille-mer.
Ital. Taglia-mare.
Span. Tajamar.
Port. Talha-mar.

Der Theil des Schegs oder auch des Vorſtevens, der das Waſſer durchſchneidet.

GREEPTAUS Wind. ſ. Backſtagswind.

GRELING oder GRELIEN.

Holl. Greling.
Dän. Pertline.
Schw. Pertlina.
Engl. Hawſer.
Franz. Grelin.
Ital. Gherlino.
Span. Guindaleza acalabrotada.
Port. Amarretta, cabo calabroteado.

Eine Pferdelinie oder ein Kabelweiſe geſchlagenes Tau das etwas dünner iſt als das Wurfankertau. Zu letzterm nimmt man auch auf nicht gar ſchweren Schiffen ein Greling oder eine Pferdelinie.

GRENADIER. ſ. Schildpat.

GRENDEL der Luken. ſ. Riegel der Luken.

GREPISCHE oder vorgrepiſche Fracht. ſ. Fracht.

GRETCHEN vom Deich.

Holl. Boven-Kruis-Zeil.
Dän. Boven-Kryds-Sejl, Kryds-Bram-Sejl.
Schw. Boſven-Kryſs-Segel.
Engl. Mizen top-gallant-ſail.
Franz. Perruche.
Ital. Caccaro.
Span. Periquito.
Port. Sobre-gata.

Der gewöhnliche Name des Kreuzbramſegels (Fig. 101. r.). ſ. Segel.

GRIETEN. ſ. Ribben zwiſchen den Balken.

GRIL. ſ. Spint.

GROBE See. ſ. Hohle See.

GRÖNLANDSFAHRER.

Holl. Groenlandsvaarder.
Dän. Grönlandsfarer.
Schw. Grönlandsfarare.

Engl

Engl. Veſſel employed in whale-fiſhery.
Franz. Pêcheur de baleine.
Ital. Peſcatore da balena.
Span. Peſcador de balena.
Port. Peſcador de balèa.

So werden die zum Wallfiſchfang nach Grön. land fahrenden Schiffe genannt. Man verſteht auch darunter den Schiffer ſelbſt und die Mannſchaft welche zu dieſer Fiſcherey gebraucht wird.

Die Bauart der Grönlandsfahrer unterſcheidet ſich von andern Schiffen blos darin, daſs ſie ſtärker und das Vordertheil auſſer den gewöhnlichen Hautplanken noch mit einem Eisgang und Buslappen bekleidet wird, Der Vorſteven iſt mit eiſernen Platten beſchlagen. Die mehrſten Grönlandsfahrer haben auch hinten an jeder Seite der Beſahnruſt zwey Galgenſtützen. In Hamburg, Holland und Dännemark gebraucht man gewöhnlich Fleutſchiffe dazu.

Die Grönlandsfahrer haben nach der Gröſſe des Schiffs 4 bis 6 Schlupen und die Beſatzung beſteht aus 28 bis 40 Mann. Der Kapitain wird Kommandeur genannt, auf ihn folgt der Steuermann und der Speckſchneider. Von der übrigen Mannſchaft hat ein jeder nach der Arbeit, die ihm angewieſen iſt, einen beſondern Namen, als Bootsmann, Schiemann, Harpunier, Strandſchneider, Pikenier oder Hagjepiek, Lienſchieſſer, Küper, Steurer, Zimmermann, Koch, Farkentreiber oder Guſsmann, Lullmann, Bankſchneider, Malmock, Kapper, Speckkönig, Speckköniginn, Speck auf Klaas, Speck auf Bank. Man ſehe jedes dieſer Wörter und auch den Artikel Wallfiſchfang. Es iſt hier noch zu bemerken, daſs auf Grönlandsfahrern drey Wachen ſind, die von dem Kommandeur, Steuermann und Speckſchneider beſtellt werden, die ſich einander zur gehörigen Zeit ablöſen. Auf Kauffahrern haben aber nur die beyden erſten Officiere das Kommando auf der Wache.

GROSSE Maſt. ſ. Maſt.

GROSSE oder mittelſte Balken. ſ. Segel-Balken.

GROSSE Luke. ſ. Luke.

GROSSE Stenge. ſ. Stenge.

GROSSE Rüſt. ſ. Ruſt.

GROSSE Wand. ſ. Wand.

GROSSE Mars. ſ. Mars.

GROSSE Stag. ſ. Stag.
&c. &c.

GRUBE. ſ. Sponning.

GRUBEN und Gallen in den Kanonen. ſ. Gallen.

GRÜN Holz. ſ. Holz.

Das GRÜNE am Schiff. ſ. Bart am Schiff.

GRUND.

Holl. Grond.
Dän. Grund.
Schw. Grund, botten.
Engl. The ground or bottom of the ſea.
Franz. Fond.
Ital. Fondo.
Span. Fondo.
Port. Fundo.

Der Boden des Meers. Jeder Schiffer muſs eine genaue Kenntniſs des Grundes haben, weil dieſe Kenntniſs oft hinreichend iſt, das Schiff vor Untergang zu bewahren. Er ſieht nämlich aus der Beſchaffenheit des Grundes, auf welcher Stelle er ſich befindet und wohin er folglich ſeinen Cours nehmen muſs, um ſich von den Gefahren zu entfernen. Sowohl die Tiefe als auch die Beſchaffenheit des Grundes wird mit dem Loth unterſucht, welches ein pyramidenförmiges Stück Bley iſt, das man vermittelſt einer Lien auf den Grund fallen läſst und ſolches alsdann wieder aufholt. An die untere Seite des Loths wird in ein dazu gemachtes Loch Talg oder Schmier gethan; beſteht nun der Grund aus Sand, Tohn, Schlick, Muſcheln &c. ſo bleibt etwas davon an dieſem Schmier bekleben, iſt es grüner Grund, ſo ſetzen ſich die Kräuter daran. Klippen machen blos Eindrücke in das Schmier (ſ. Loth). Die bekannteſten Arten des Grundes ſind folgende:

SANDGRUND oder ſandigter Grund.

Holl. Sandgrond.
Dän. Sandgrund.

Schw. Sandgrund.
Engl. Sandy ground.
Franz. Fond de ſable.
Ital. Fondo arenoſo.
Span. Fondo de arena.
Port. Fundo de area.

Stick-GRUND.

Holl. Steek-grond.
Dän. Stikgrund.
Schw. Steckbotten.
Engl. Clay-ground.
Franz. Vaſe.
Ital. Fango.
Span. Lama.
Port. Lama.

Thonartiger oder klaiartiger Grund.

Schlick-GRUND, Mudder-GRUND.

Holl. Weeke grond, ſlyk-grond.
Dän. Slikgrund, Moddergrund.
Schw. Slickgrund, muddergrund.
Engl. Slimy, muddy-ground.
Franz. Fond mou.
Ital. Fango molle, mota, malta.
Span. Fondo muy blando.
Port. Fundo do lodo, lama molle.

Ganz weicher Grund, der aus Schlamm oder Schlick beſteht. Muddergrund oder Modergrund iſt der weichſte von allen.

Feſter oder harter GRUND und weicher, loſer oder fauler GRUND.

Grund der zu feſt oder zu weich iſt, iſt zum Ankern nicht dienlich, weil der Anker in dem erſten nicht faſſen und in dem andern nicht halten kann.

Scharfer GRUND.

Holl. Scharp ground.
Dän. Skarp grund.
Schw. Skarp grund.
Engl. Sharp bottom, pointed rocks.
Franz. Fond de roches aiguës.
Ital. Fondo di rocche taglienti.

Span. Fondo riſcajo.
Port. Fundo de rochedos.

Grund von ſcharfen oder ſpitzigen Klippen oder Steinen. Solcher Grund iſt für das Ankertau gefährlich, daher muſs man daſſelbe auf. boyen.

Grüner GRUND.

Holl. Groene grond.
Dän. Grön Grund.
Schw. Grön Grund.
Engl. Green bottom.
Franz. Fond de pré.
Ital. Fondo verde.
Span. Fondo verde.
Port. Fundo verde.

Grund der mit Seegräſern bewachſen iſt.

Singel-GRUND.

Holl. Singel-grond.
Dän. Singel-Grund.
Schw. Singelgrund.
Engl. Gravel.
Franz. Gravier.
Ital. Ghiaja.
Span. Riſcos.
Port. Burgalhaô.

Beſteht aus kleinen Steinen, die Singels genannt werden. ſ. Singels.

Nadel-GRUND.

Holl. Naaldgrond.
Dän. Naalgrund.
Schw. Nålgrund.
Engl. A ground abounding with pointed ſhells.
Franz. Fond d'aiguilles.
Ital. Fondo d'aguglie.
Span. Fondo de conchas puntiagudas.
Port. Fundo de conchas pontagudas.

Grund der voll kleiner ſpitziger Muſcheln liegt.

Schülpartiger GRUND.

Holl. Schulpagtig grond.
Dän. Skielgrund.

Schw.

Schw. Skalgrund, muſſelgrund.
Engl. A ground abounding with ſhells.
Franz. Fond de coquilles pourries.
Ital. Fondo di cochiglie.
Span. Fondo caſcajo ó caſcarilla.
Port. Fundo de conchas.

Beſteht aus allerley Arten Muſcheln.

Kieſel-GRUND, Kei-GRUND, Kegel-GRUND.

Holl. Kei-grond, Kegel-grond.
Dän. Kiſelgrund.
Schw. Kiſelgrund eller af Kiſelſtenar.
Engl. A ground abounding with flints.
Franz. Fond de caillouage.
Ital. Fondo di ciottoli o ſelci.
Span. Fondo de guijarros, pedernales.
Port. Fundo de calháo.

Gruud von Kieſelſteinen.

Well-GRUND.

Holl. Wel-grond.
Dän. Drivegrund.
Schw. Drifgrund.
Engl. Shifting ground.
Franz. Fond mouvant.
Ital. Fondo movente.
Span. Fondo de arena movediza.
Port. Fundo movel, fundo de area movediça.

Grund der nicht beſtändig und von gleicher Beſchaffenheit an einerley Stelle bleibt, ſondern aus Treibſand beſteht.

Zu GRUNDE gehen.

Holl. Sinken, te grond gaan.
Dän. Synke.
Schw. Sjunka, gå under.
Engl. To go a-ground.
Franz. Couler à fond.
Ital. Andar a fondo.
Span. Ir a pique.
Port. Ir ao fundo, ir a pique.

Untergehen, ſinken. Man ſagt das Schiff iſt mit Mann und Maus zu Grunde gegangen, wenn

es gänzlich verſunken und kein lebendiges Geſchöpf davon gekommen iſt.

Ein Schiff von dem GRUNDE abhelfen.

ſ. Abarbeiten.

An den GRUND raken.

ſ. Raken.

Den GRUND brechen.

ſ. den Anker lichten und unter Segel gehn.

GRUNDKENNUNG.

Holl. Grondkennis.
Dän. Grundkiendning, Grundkiendelſe.
Schw. Grund-Kännedom.
Engl. The intelligence of the ſoundings.
Franz. Connoiſſance du fond.
Ital. Conoſcimento del fondo.
Span. Conocimiento del fondo. Ser practico del fondo.
Port. Prática no conhecimento do fundo.

Die Kenntniſs von der Tiefe und Beſchaffenheit des Grundes.

GRUNDSCHUSS.

ſ. Schuſs.

GRUNDTAKELASCHE.

Holl. Ankertakelaſie, Grondtakelaſie.
Dän. Grundtakelaſie.
Schw. Grundtaklage.
Engl. Ground-tackle.
Franz. Garniture des ancres.
Ital. Gomene, Gruppie e tutta la guarnitura delle ancore.
Span. Cables y cabos para dar fondo.
Port. Amarras e cabos para dar fundo.

Alles Tauwerk welches zum Ankern und Feſtmachen des Schiffs dient. Als: alle Arten Ankertaue, Landfeſtungen und Bojereepen.

GRUNDTALJE.

Holl. Grondtalie.
Dän. Roertallien.
Schw. Grundtalja.
Engl. Steering-tackles on both ſides of the rudder.
Franz. Palans aux cotés du gouvernail.

Ital.

Ital. Paranchi alle bande del timone.
Span. Eſtrelleras de los lados del timon.
Port. Talhas aos lados do leme.

Eine Talje, die bey ſchwerem Wetter an jede Seite des Steuers mit einem Block gehakt wird, um vermittelſt derſelben ſteuern zu helfen. Der Läufer davon fährt durch den am Steuer befindlichen Block und durch einen andern hinten am Schiff. Man holt auf dieſen Läufer blos mit den Händen, indem man ſich nach dem Ruderbeſteurer richtet, der die Ruderpinne regiert. Wenn das Schiff bey ſchwerem Wetter beyliegt, wird die Grundtalje eingeſchoren. Aber gewöhnlich gebrauchen nur diejenigen Schiffe eine Grundtalje, deren Ruderpinne unter der Kajüte ins Schiff geht.

GRUNDTAUE.

Holl. Ophouders.
Dän. Grundtougene.
Schw. Grundtåg.
Engl. Relieving ropes.
Franz. Attrapes.
Ital. Capi di piuma.
Span. Barloas.
Port. Cabos que ſuſtem o navio na crena ſe deitar mais do que he neceſſario.

So nennt man die ſtarken Taue, welche eigentlich die Manteln etlicher an dem Kiellichter oder Bullen befindlichen Takel ſind. Sie gehen unter dem Kiel des auf die Seite gelegten oder gekielholten Schiffs durch und ſind an der andern Seite um die Stückpforten befeſtigt. Die Grundtaue verhindern, daſs das gekielholte Schiff nicht unvermuthet ganz auf die Seite falle oder umſchlage; auch wird vermittelſt derſelben das Schiff wieder aufgerichtet. In etlichen Häfen iſt nur dazu ein Aufholer an dem Bullen.

GRÜSSEN. ſ. Salutiren.

GRUSS. ſ. das Salutiren.

GUBERNACULUM. *Griech.* Pedalion.

So hieſs bey den Alten das Steuer. Man findet zuweilen, daſs ein Schiff mit vier Steuern verſehen geweſen. Wo ſie ihren Platz gehabt, iſt etwas ungewiſs. Aus der Geſchichte ſcheint aber zu erhellen, daſs das Steuer bey den Alten die Geſtalt eines breiten Riems hatte und auch

eben ſo regiert wurde (ſ. Steuer und Riem). Bey der Geſchichte der Schiffbaukunſt werde ich Gelegenheit haben umſtändlicher hiervon zu reden.

GÜDSE.

Holl. Guds.
Dän. Gyds, Hulmejſel.
Schw. Gyts.
Engl. A gouge or hollow chiſſel.
Franz. Gouge.
Ital. Gorbia.
Span. Gubia.
Port. Goiva.

Ein holer Betel (Fig. 118), womit die Schiffszimmerleute hole Flächen bearbeiten und die Blockdreher die Keepen der Blöcke ausſchlagen. Eine kleine Güdſe wird eine Stech-Güdſe und eine groſſe eine Dop-Güdſe genannt.

Stech-GÜDSE.

Holl. Steek-Guds.
Dän. Liden Gyds.
Schw. Liten Gyts.
Engl. Small gouge.
Franz. Petite gouge.
Ital. Piccola gorbia.
Span. Pequeña gubia.
Port. Pequena goiva.
ſ. Güdſe.

Dop-GÜDSE.

Holl. Dop-guds.
Dän. En ſtor Gyds.
Schw. En ſtor Gyts.
Engl. Large gouge.
Franz. Grande gouge.
Ital. Gorbia grande.
Span. Gubia grande.
Port. Goiva grande.
ſ. Güdſe.

GUNTERLINIE und GUNTERSKALE.

Eine von Gunter erfundene Skale, die trigonometriſchen Berechnungen auf eine mechaniſche Weiſe aufzulöſen. Ich werde davon unter Steuermannskunſt weitläuftiger reden.

GUSSMÄNNER (auf Grönlandsfahrern).

ſ. Farkentreiber.

Das GUT oder die GÜTER eines Schiffs.

Holl. Goederen.
Dän. Godſet.
Schw. Godſet.
Engl. Loading, cargo.
Franz. La charge d'un vaiſſeau.
Ital. Carga o carica d'una nave.
Span. La carga ó las piezas de la carga.
Port. A carga ou as peças da carga de hum navio.

Alle Kaufmannswaaren oder alle Güter, welche die Ladung eines Schiffs ausmachen. Beſtehen ſolche aus Kiſten, Tonnen und Packen, ſo nennt man ſie Stückgüter. Unter Stürzgüter aber verſteht man Korn, Salz, Steinkolen, Kalk &c. das blos mit Schaufeln in das Schiff geſchüttet wird.

Stück - GÜTER.

Holl. Stuk - Goederen.
Dän. Stykgodſet.

Schw. Styckegods.
Engl. A cargo of boxes, caſks, bales or caſes.
Franz. Charge à cueillette chargement qui conſiſte en tonneaux, caiſſons &c.
Ital. Carica a caſſa.
Span. Carga de farderia.
Port. Carga de fazendas de diverſos particulares.

ſ. die Erklärung unter Güter.

Stürz - GÜTER.

Holl. Stortgoederen.
Dän. Styrtgodſet.
Schw. Störtgods.
Engl. Laden in bulk.
Franz. Charge en grenier.
Ital. Carica di grano, ſale &c.
Span. Carga de grano.
Port. Carga de trigo, ſal ou granel.

ſ. die Erklärung unter Güter.

H.

HAAR und Papier einer Spikerhaut.

Holl. Haar en Pampier tot de Verdubbeling.
Dän. Fæhaar og Papier til Skibsforhuing.
Schw. Kåhår och papper til Förhydningen.
Engl. Hair and paper put between the bottom-planks of a ſhip and the ſheathing.
Franz. Ploc.
Ital. Pelo di vacca e carta ſtraccia per forrare il dobblaggio.
Span. Lana ó pelo de vaca y papel del forro ó embono.
Port. Pèlo de boi e papel para forrar o fundo do navio.

ſ. die Erklärung unter Spikerhaut.

Ein HAAR oder Härle des Hanfs.

Holl. Een Henniphaar.
Dän. Hampehaar.
Schw. Hamphår.
Engl. Hair of hemp.
Franz. Fil.
Ital. Filo.
Span. Hilo de la caña del cañamo.
Port. Hum fio.

ſ. die Erklärung unter Hanf.

HACKBORD oder HACKEBORD.

Holl. Hakkebord.
Dän. Hakkebret.
Schw. Hackebräde.
Engl. Taffarel of a ſhip.
Franz. Couronnement.
Ital. Coronamento.
Span. Coronamiento.
Port. Grinalda.

Das oberſte des Spiegels oder der Bord deſſelben (Frg. 93. 111.), zwiſchen den beyden Seiten des Schiffs. Gewöhnlich iſt derſelbe auf eine geſchmackvolle Weiſe mit Bildhauerarbeit geziert.

HACKE am Ruder oder am Steuer.

Holl. Klik aan 't roer.
Dän. Rorets-Hæl.
Schw. Roderhälen.
Engl. The after piece of a rudder.
Franz. Saffran du gouvernail.
Ital. Riverſo del timone.
Port. Safraô do leme.

ſ. die Erklärung unter Steuer.

HACKE der Stenge. ſ. Hieling der Stenge.

HAFEN.

Holl. Haven.
Dän. Havn.
Schw. Hamn.
Engl. Harbour.
Franz. Port.
Ital. Porto.
Span. Puerto.
Port. Porto.

Eine Einweichung der See ins Land, woſelbſt die Schiffe, auch bey den ſchwerſten Stürmen, ſicher liegen können. Von einem guten Hafen wird erfordert, daſs der Eingang deſſelben ſo beſchaffen ſey, daſs keine Winde gerade durch denſelben fahren, wodurch die Schiffe dem Wind und Wellenſchlag ausgeſetzt ſeyn würden. Wenn der Hafen nicht durch die Krümmung des Eingangs oder durch vor demſelben liegende Inſeln oder Bänke geſichert iſt, ſo kömmt man der Natur zu Hülfe und bauet eine Mulje oder einen Damm, die Wellen zu brechen. Der Eingang wird durch Schanzen und Bollwerke vor dem Feind geſichert. Zu einem Hafen wird ferner erfordert, daſs er einen guten Ankergrund und allenthalben ſolche Tiefe habe, daſs die Schiffe bey niedrigem Waſſer nicht aufs Trockne zu ſitzen kommen; auch muſs er, wenn es möglich iſt, mehrere Eingänge haben, damit die Schiffe bey jedem Winde aus- und einlaufen können. Das Ufer um den Hafen muſs Feſtigkeit genug

genug haben, daſs Schiffszimmerwerfte, Arſenäle und Docken daſelbſt angelegt werden können. Der am weiteſten in dem Land liegende Theil des Hafens oder das Becken deſſelben wird bey Nacht gewöhnlich mit einer Kette oder einem Baum verſchloſſen. Man nennt ſolchen den Binnenhafen zum Unterſchied von Butenhafen, wodurch man den auſſer dem Baum liegenden Theil des Hafens verſteht. Bey vielen Seehäfen befinden ſich auch Feuerthürme, die den Schiffern in der Nacht zum Kennzeichen und zur Warnung dienen. Von der Einrichtung der vornehmſten Häfen in Frankreich giebt Herr *Forſait* eine ziemlich genaue Beſchreibung in der *Encyclopedie methodique* unter dem Artikel *Port*.

Binnen-HAFEN.

Holl. Binnenhaven.
Dän. Det Indeſte af en Havn ſom er gemenligt tillukt med en Kede eller Bom.
Schw. Den innerſta delen af en hamn ſom med en kädia på åtſkillige orter plägar tilflutas.
Engl. Baſin of a port.
Franz. Darſe, darſine.
Ital. Darſena.
Span. Darſena.
Port. Darſena, parte maîs interior de hum porto que ſe fecha com cadeias.

ſ. die Erklärung unter Hafen.

Schlupf-HAFEN.

Holl. Sluiphaven.
Dän. En liden Havn, Vig, Bugt.
Schw. En liten hamn.
Engl. Creek.
Franz. Calanque.
Ital. Calanca.
Span. Caleta.
Port. Abrigada, pequena abra.

Ein kleiner von der Natur gebildeter Hafen an der Küſte wo kleine Fahrzeuge ſich retiriren und vor Winden geſchützt liegen können.

Frey-HAFEN.

Holl. Vryhaven.
Dän. Fri-Havn.

Schw. Fri-hamn.
Engl. Free-port.
Franz. Port franc.
Ital. Porto franco.
Span. Puerto franco.
Port. Porto franco.

So nennt man diejenigen Häfen oder Städte, welche von der Landesregierung die Freyheit haben mit allen Nationen Handlung zu treiben, und jede Art Waare frey aus und einzuführen.

Einen HAFEN anthun. ſ. Anthun.

HAFENANKER. ſ. Anker No. 16.

HAFENGELD.

Holl. Havengeld.
Dän. Havne-penge.
Schw. Hamnpenningar.
Engl. Duty of anchorage or of a harbour.
Franz. Droit de port.
Ital. Dritti del porto.
Span. Derechos del puerto.
Port. Direitos do porto.

Die Abgabe welche ein- und ausgehende Schiffe an die Landesregierung zur Unterhaltung des Hafens beytragen müſſen. Solche wird nach der Gröſſe der Schiffe regulirt.

HAFENMEISTER oder HAFENKAPITAIN.

Holl. Havenmeeſter.
Dän. Havnemeſter.
Schw. Holm-major.
Engl. Maſter attendent.
Franz. Capitaine de port.
Ital. Capitano di porto.
Span. Capitano de puerto.
Port. Capitaõ do porto.

Ein Officier der die Aufſicht über einen Hafen hat, oder der für die Unterhaltung und Reinigung deſſelben, inſonderheit aber auch für die Ordnung, welche Schiffe in demſelben beobachten müſſen, ſorgt.

HAGJE-TAG.

Holl. Hagje-dag.
Dän. Hagje-Dag, Kiöd- eller Fleſk-Dag.

Schw. Kött-dag.
Engl. Fleſh-day (oppoſite to banian-day.
Franz. Jour de viande.
Ital. Giorno di carne.
Span. Dia de carne.
Port. Dia de carne.

So werden auf Schiffen diejenigen Tage genannt, an welchen das Volk Fleiſch bekömmt. Wenn am folgenden Tage noch etwas von dem Fleiſch übrig geblieben und kalt aufgetiſcht wird, ſo heiſst ſolcher ein Sardammer-Tag. Die übrigen Tage, wo es kein Fleiſch ſondern nur Stockfiſch und Erbſen &c. giebt, heiſſen die Kummertage oder magern Tage.

HAGJE-Speck, HAGJE-Piek. ſ. Hakje.

HAHNEN. ſ. metallene Büchſen in den Scheiben.

HAHNPOOT oder HAHNPOTH. ſ. Nathhaken.

HAHNPOOT.

Holl. Haanepoot.
Dän. Hanefod.
Schw. Hanefot.
Engl. Crow-foot.
Franz. Araignée.
Ital. Aragna.
Span. Araña.
Port. Aranha.

So nennt man überhaupt eine Anzahl dünner Taue, die ſich in einem Centro oder in einem Spinnkopfholz vereinigen (Fig. 566. und Fig. 51. B B B.). Man findet ſolchen Hahnpoot an den Marſſen. Die Lienen woraus derſelbe beſteht, ſind an die ganze vordere Seite des Marſſes befeſtigt und fahren in ein Spriethol oder einen Spinnkopf, der an das Stag genähet iſt. Es dient dieſer Hahnpoot dazu, daſs der untere Theil der Marsſegel nicht von dem Mars ſchamvielt werde. An der Beſahnsruthe oder an der Gaffel befindet ſich auch ein Hahnpoot (Fig. 528. g g und Fig. 286. h.), woran der Dirk fährt. Derſelbe war aber in ältern Zeiten nicht ſo einfach, ſondern hatte faſt eben ſo viele Sprüten oder Füſſe als derjenige an den Marſſen.

HAHNPOOT an der Beſahn.

Holl. Haanepoot aan de Bezaanroede.
Dän. Beſans-Hanefod.
Schw. Beſans-Hanefot.
Engl. Mizen crow-foot.
Franz. Martinet, ou branches du martinet de miſaine.
Ital. Aragna della mezzana.
Span. Araña de la mezana ó de la pena.
Port. Aranha da pena da mezena.

ſ. die Erklärung unter Hahnpoot.

HAHNPOOT an den Marſſen.

Holl. Haanepoot aan de marſſen.
Dän. Hanefod til Märſet.
Schw. Hanefot från märſſarne til ſtagen.
Engl. Crow-feet of the tops.
Franz. Araignée des hunes.
Ital. Aragna delle coffe.
Span. Araña de las cofas.
Port. Aranha dos ceſtos.

ſ. die Erklärung unter Hahnpoot.

Das Schiff in einem HAHNPOOT verteuen. ſ. Anker No. 90.

HAKEN.

Holl. Haak.
Dän. Hage.
Schw. Hake.
Engl. Hook.
Franz. Croc.
Ital. Gancio.
Span. Gancho.
Port. Gancho.

Ein bekanntes krummes Eiſen, um etwas damit zu faſſen oder zu ergreifen. Theils ſind ſie an den Blöcken befindlich, theils werden ſie aber auch für ſich allein gebraucht und haben eine zu dem Gebrauch dienende Geſtalt. Die verſchiedenen Arten von Haken ſind folgende:

Boots-HAKEN. ſ. Bootshaken.

Penter-HAKEN.

Holl. Penter-haak.
Dän. Penter-Hage.

Schw.

Schw. Penter-Hake.
Engl. Fiſh-hook.
Franz. Croc qui ſert à accrocher les pattes de l'ancre. Croc de candelette.
Ital. Gancio del peſcante.
Span. Gata de arronzar.
Port. Lambareiro.

Der Haken (Fig. 12. b.), welcher zum Aufpentern oder Kippen des Ankers dient. ſ. Anker No. 75.

Kat-HAKEN.

Holl. Kat-haak.
Dän. Kat-Hage.
Schw. Katt-Hake.
Engl. Cat-hook.
Franz. Croc de capon.
Ital. Gancio del capone.
Span. Gancho de la gata.
Port. Gancho do turco.

Der an dem Katblock befindliche Haken (Fig. 19. a.) womit der Anker aufgekattet oder unter den Krahn gewunden wird. ſ. Anker No. 87.

Pump-HAKEN.

Holl. Pomp-haak.
Dän. Pomp-Hage.
Schw. Pump-Hake.
Engl. Pump-hook.
Franz. Croc de pompe.
Ital. Gancio della tromba.
Span. Aſador de bomba. Sacanabo.
Port. Sacanabo.

Ein Haken an einer ziemlich langen Stange, woran ſich ein Auge befindet. Man gebraucht dieſen Haken den Pumpeneimer (Fig. 141.) in die Pumpe zu ſetzen, oder ſolchen auch wieder aus der Pumpe zu ziehen, wenn er etwa nicht gehörig ſitzt. Kann dieſes mit den Händen nicht allein geſchehen, ſo wird in das Auge des Hakens eine Talje gehakt, vermittelſt welcher man alsdann den Eimer heraustaljet.

Schinkel-HAKEN oder Bier-HAKEN.

Holl. Schinkel-haaken.
Dän. Lös-Hager.

Schw. Skinkel-Hakar.
Engl. Can-hooks.
Franz. Elingue à pattes.
Ital. Gaffe, braga a gancj.
Span. Gafas.
Port. Patolas.

Ein Tau (Fig. 136.), woran zwey platte Haken geſtropt ſind. Man ſchlägt dieſe beyden Haken an die Kröſen der Fäſſer oder Tonnen die man aufwinden will und hakt alsdann eine Takel an die Mitte des Taues. Zum Aufwinden der Fäſſer bedient man ſich auch der Längen.

Es-HAKEN.

Holl. Es-haak.
Dän. Es-Hage.
Schw. Es-Hake.
Engl. Iron hook which has the figure of an S.
Franz. Croc de la figure d'un S.
Ital. Gancio che ha la figura d'un S.
Span. Gancho que tiene la figura de un S.
Port. Gancho que tem a figura de hum S.

Ein eiſerner Haken, der die Geſtalt eines S hat. Man gebraucht ſolchen zum Aufwinden der Fäſſer und Packen, indem man den einen Haken an das um den Packen geſchnürte Tau oder an die Länge ſchlägt und den andern an den Strop des Taljeblocks oder des Taues, womit man windet.

Balk-HAKEN. ſ. Teufelsklauen.

Klem-HAKEN oder Kluben.

Holl. Klem-haak.
Dän. En Snidkers og Tömmermands Hage hvormed de ſlaae faſt hvad de have under Hænder.
Schw. En järn hake ſom ſnickare bruka til at hålla trädet faſt under arbetet.
Engl. Hold faſt.
Franz. Valet.
Ital. Barletto.
Span. Varlete.
Port. Barrilete.

Ein ſtarker gewöhnlich in rechten Winkeln gebogener eiſerner Klammer, der die Geſtalt der Fig. 646. hat. Der Zimmermann und Tiſchler gebraucht

gebraucht ſolchen um zwey Hölzer oder Planken, die er behobeln oder zuſammennageln will an einander zu preſſen. Er legt zu dem Ende die beyden Hölzer in die Oefnung des Klemmhaken und treibt ſie mit Keilen feſt. Statt der Keile wird auch wol eine in dem Klemmhaken befindliche Schraube gebraucht.

Schrey-HAKEN oder Kneif-HAKEN.

Holl. Een ſtrop met haaken, Knyp-haaken.
Dän. Strop med Hager.
Schw. Strop med hakar.
Engl. A kind of can-hooks or two hooks on a ſtrop.
Franz. Eſtrop à pattes.
Ital. Stroppo con due gancj.
Span. Eſtrobo con gafas.
Port. Eſtrobo com ganchos.

Dienen eben dazu, wozu die Schinkelhaken dienen, und ſind eben ſo geſtaltet, nur hängen ſie an einem groſſen Strop und ſind um denſelben beweglich, da hingegen die Schinkelhaken nur an den beyden Enden eines einfachen Taues befeſtigt ſind.

Kenter-HAKEN oder Set-HAKEN.

Holl. Kenter-haaken.
Dän. Kloer at kantre Tömmer.
Schw. Hakar eller klor at kantra timmer.
Engl. Cant-hooks.
Franz. Renards.
Ital. Gancj a tornare pali.
Span. Perros.
Port. Gatos.

Haken, vermittelſt welcher man auf der Erde liegende Bäume, Maſten und Balken herumkentert oder herumwälzt. Sie ſind ſpitz und gewöhnlich an einer Stange beweglich. Den Haken ſchlägt man an der einen Seite des Baums ein, ſetzt die Stange an die andere Seite und gebraucht ſolche wie einen Heber.

Nath-HAKEN.

Holl. Naadhaakje.
Dän. Naad-Hage.
Schw. Nät-Hake.
Engl. Rave-hook, ripping iron.
Franz. Bec de corbin.

Ital. Maulio.
Span. Matijo.
Port. Mauncho.

Eine Art Haken mit einem Stiel (Fig. 626.), deren ſich die Kalfaterer bedienen, das alte Werk aus den Schiffsnathen zu reiſſen.

Taſt-HAKEN.

Ein platter an einer Kette befindlicher Haken, den der Kahnbauer zum Anpreſſen der Planken und andern Arbeiten faſt eben ſo gebraucht wie den Kenterhaken.

Ruder-HAKEN.

Holl. Roer-haaken.
Dän. Roer-Hager.
Schw. Roder-Hakar.
Engl. Pintles of the rudder.
Franz. Eguillots du gouvernail.
Ital. Maſchj del timone.
Span. Machos del timon.
Port. Machos do leme.

Die an dem Steuer befindlichen Haken oder Pinnen (Fig. 90. b b.), vermittelſt welcher daſſelbe an die Fingerlinge a a gehakt wird. Es befinden ſich 4 bis 6 ſolche Haken an dem Steuer und folglich auch eben ſo viele Fingerlinge am Hinterſteven. ſ. Steuer.

Naſe-HAKEN (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Neus-haak.
Dän. Næſe-Hage.
Schw. Näs-Hake.

Ein ſchwerer eiſerner Haken von 30 bis 100 Pfund, der dem Wallfiſch in die Naſe gehakt wird, um ihn an der Seite des Schiffs zu halten, wenn der Speck abgeſchnitten werden ſoll. Es wird nämlich an dieſen Haken eine Gien genähet, die im Schiff etwas angeholt wird. Die Grönlandsfahrer bedienen ſich auch der Naſehaken ſtatt eines Ankers, um ſich an die Eisfelder feſt zu haken, indem ſie vorher ein Loch in das Eis hauen, worin der Haken gelegt wird. Auſſer dieſen haben die Grönlandsfahrer noch Speckhaken, womit die Hakjes oder groſſen Stücke oder Speck, wie ſolche von dem Wallfiſch abgeſchnitten ſind, angefaſst werden. Wenn dieſe Hakjes in dem Schiffe ſind, werden ſie durch die Strandſchneider von dem Fleiſch und Fell gefaubert

und in Flensſtücke von einem Fuſs ins Gevierte geſchnitten, welche die Piekenierer mit ihren Hakjen-Pieks, welche die Geſtalt einer Pieke haben, die vorne wie ein Haken gekrümmt iſt, durch die Flensluke in den Raum werfen. Dieſe Stücke werden alsdann mit Handhaken vor die Speckbank geſchleppt und die Bankſchneider und Kapper legen ſie alsdann vermittelſt der Bankhaken, welches auch kleine Handhaken ſind, auf die Bank, um ſie in Finken zu ſchneiden, oder wenn die Stücke zähe ſind zu kappen. ſ. Wallfiſchfang.

Hand-HAKEN.

Holl. Hand-haak.
Dän. Haand-Hage.
Schw. Hand-Hake.
Engl. Hand-hook.
Franz. Croc à main.
Ital. Gancio di mano.
Span. Gancho de mano.
Port. Gancho de maõ.

Leichte eiſerne Haken mit einem Auge, welches zum Hangrif dient. Sie ſind ſpitz, damit man ſie in Säcke oder Ballen, die ſonſt nicht zu handhaben ſind, einſchlagen kann, um ſolche fortzuſchleppen.

Bank-HAKEN (auf Grönlandsfahrern).

ſ. die Erklärung unter Naſehaken.

Den HAKEN anſchlagen.

Holl. De haak aanſlaan.
Dän. Anhage.
Schw. Slå an haken.
Engl. To hook.
Franz. Accrocher.
Ital. Ganciare.
Span. Enganchar.
Port. Emgatar.

Mit einem Haken etwas ergreifen oder anhaken.

Laſchen mit HAKEN, oder Langſcherben mit HAKEN, oder Burg-HAKEN (beym Schiffszimmermann).

Holl. Laſchen met een haak in malkander gevoegt.

Dän. Laſker med en Hage.
Schw. Haklaſk.
Engl. Scarf with a hook.
Franz. Ecart à croc.
Ital. Paella con gancio.
Span. Eſcarba con gancho.
Port. Eſcarva de gato.

Sind Laſchen oder Langſcherben, die ſo gehauet ſind, daſs ſie wie Haken in einander paſſen (Fig. 647.). ſ. Langſcherbe.

HAKENBLOCK. ſ. Block.

HAKBOLZEN. ſ. Bolzen.

HAKENKOPF (beym Reepſchläger). ſ. Krone.

HAKENSCHERBE, HAKENLASCH. ſ. Laſch mit Haken.

HAKJE-SPECK.

Holl. Hagje-Spek.
Dän. Hakje-Spek.
Schw. Hakje-Speck.

Die groſſen Stücke Speck, ſo wie ſie von dem Wallfiſch abgeſchnitten werden. ſ. Wallfiſchfang.

HAKJE-PIEK.

Holl. Hagje-Piek.
Dän. Hakje-Piek.
Schw. Hakje-Piek.

ſ. die Erklärung unter Naſehaken.

HAKJE-PIEK. ſ. Pikenierer.

HALBER Wind.

Holl. Halve wind.
Dän. Halvvind.
Schw. Sid-vind, vinden tvärs in.
Engl. A large wind.
Franz. Vent largue.
Ital. Vento largo.
Span. Vento largo.
Port. Vento de bolina.

Wind der gerade von der Seite des Schiffs oder perpendciulair mit dem Kiel in die Segel fällt. Bey dieſem Winde können alle Segel gebraucht werden.

HALBE Fluth, HALBE Zeit. ſ. Fluth.

HALBER Schlag. ſ. Schlag.

Hängen mit HALBEN Mond Beſchlag. ſ. Hängen.

HALBE Pike. ſ. Pike.

HALBDECK. ſ. Halb-Deck.

HALEN. ſ. Holen.

HALIAI.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den alten Griechen.

HALS des Ankers. ſ. Ankerhals.

HALS der Kanone. ſ. Kanone.

HALS eines Segels.

Holl. Hals van een Zeil.
Dän. Hals.
Schw. Halſen.
Engl. Tack of a ſail.
Franz. Amure d'une voile.
Ital. Amura d'una vela.
Span. Amura.
Port. Amura.

Die Taue womit die untern Ecken der Segel nach vorne im Schiff nach der Luvſeite geholt und feſtgehalten werden, wenn die Segel bey halben oder ſchiefen Winde tragen ſollen. Die groſſen oder untern Segel, wie auch alle Stagſegel, haben Halſen, aber die Marsſegel und Bramſegel haben keine, weil ihre untern Ecken durch die unter jedem dieſer Segel befindliche Raa, woran ihre Schoten fahren, in den Wind gebracht wird. Die Blinde und Schiebblinde haben ebenfalls keine Halſen, ſondern nur Schoten. Die Halſen des groſſen und des Fockſegels ſind ſo wie die Schoten an die Schothörner der Segel feſt. Die groſſen Halſen fahren durch die am Bord des Schiffs vor dem groſſen Maſt befindlichen Halsgaten oder Halsklampen ins Schiff, woſelbſt ſie an ein Kreuzholz feſtgemacht werden. Wenn der Hals dieſes Segels angeholt wird, ſo muſs die an derſelben

Seite des Schiffs nach hinten fahrende Schote geviert oder losgelaſſen werden. An der andern oder der Leeſeite des Schiffs geſchieht alsdann das Gegentheil, nämlich der Hals wird geviert und die Schote angeholt. Alles bleibt nun ſo lange in dieſem Stande, bis das Schiff gewendet hat und den Wind von der andern Seite bekömmt, wo alsdann mit den Halſen und Schoten ein umgekehrtes Manoeuvre gemacht wird. Auf groſſen Schiffen beſtehen die Halſen aus doppelten Tauen (Fig. 225. a a.). Den Fockhals auszuſetzen, dazu dient der Butluv (Fig. 235. O O.), der Hals fährt nämlich durch den daran genäheten Block b. Auf kleinern Schiffen, die keinen Butluv haben, gebraucht man dazu den Krahnbalken.

Der Hals des Beſahnſegels wie auch der Brigſegel und Spritſegel iſt das Tau, womit die untere oder vordere Ecke an den Maſt befeſtigt wird. (Fig. 328. x. und Fig. 329. x.)

Bey den Stagſegeln heiſst Hals das einfache Tau (Fig. 102. x. x. x. x.), welches die vordere Ecke derſelben nach unten zu befeſtigt. Das andere Tau (y. y. y.) aber, welches im Gegenverſtande würkt, die Schote. Der Hals und die Schote, welche nicht angeholt ſind, werden aufgeknebelt, damit ſie nicht ins Waſſer hängen. Die Halſen bekommen von dem Segel, woran ſie ſich befinden, ihren Namen, als: der groſſe Hals, Fock-Hals, &c. ſ. Segel.

Den HALS zuſetzen.

Holl. De hals toezetten.
Dän. Sætte Halſen til.
Schw. Hala halſen til.
Engl. To haul aboard the tack of a ſail.
Franz. Amurer.
Ital. Amurare.
Span. Amurar.
Port. Amurar.

Den Hals des Segels anholen, damit derſelbe bey dem Winde zu ſtehen kömmt. Die Backbordshalſen oder die Halſen an der Backbordſeite des Schiffs werden zugeſetzt, wenn man den Wind von der Backbordſeite bekömmt, und die Steuerbordshalſen, wenn man ihn auf die Steuerbordsſeite hat. In dieſem Verſtande ſagt man von einem Schiffe, es ſegelt mit Backbordshalſen oder mit Steuerbordshalſen zu. Die Halſen dicht zuſetzen, heiſst ſie ſo viel wie möglich anholen. Die Halſen aufgeben oder aufſtechen bedeutet das Gegentheil von zuſetzen.

Die

Die HALSEN aufſtechen, aufgeben.

Holl. De Halſen opſteeken.
Dän. Stikke Halſene op.
Schw. Göra lös Halſarna.
Engl. To eaſe the tacks. Up tacks!
Franz. Larguer les amures.
Ital. Largare le amure.
Span. Largar las amuras.
Port. Largar as amuras.

ſ. die Erklärung unter Hals zuſetzen.

Zwiſchen zwey HALSEN fahren oder mit offenen HALSEN ſegeln.

Holl. Tuſſchen twee halſen zeilen, met open halſen zeilen.
Dän. Sejle for di Vind.
Schw. Segla för di vind.
Engl. Both ſheets aft, or right before the wind.
Franz. Aller entre deux ecoutes.
Ital. Andare vento in poppa.
Span. Ir por redondo.
Port. Ir vento em popa, ou caſſado entre ambas.

Wird geſagt wenn man den Wind gerade von hinten hat und die Schoten der untern Segel an beyden Seiten gleich weit angeholt ſind, ſo daſs die Raaen mit dem Kiel einen rechten Winkel machen.

HALS einer Knie.

Holl. Hals van een Knie.
Dän. Hals af en Knæ.
Schw. Halſen af en Knä.
Engl. Elbow of a knee.
Franz. Encoignure d'une courbe.
Ital. Collo d'una curva.
Span. Bragada de la curva.
Port. Garganta da curva.

Iſt die Stelle einer Knie, in welcher ſich beyde Arme vereinigen. ſ. Knie.

Auf dem HALS reiten.

Holl. Op de Hals ryden.
Dän. Anker Tovet ſtaaer meget ſtivt, der er en ſtærk Strækning paa Tovet.
Schw. Där är et ſtark ſträckning på tåget.

Engl. The cable grows exceedingly.
Franz. Le cable appelle.
Ital. La gomena fa forza.
Span. Hacer mucho por el cable.
Port. A amarra eſtá muito teſa.

Schwer und mit vieler Gefahr vor Anker reiten.

Die Gezeit bricht den HALS.

Holl. Het ty breekt den hals.
Dän. Floden eller Ebben begynder.
Schw. Floden eller Ebben begynner.
Engl. The flood-tide begins.
Franz. Le juſant eſt à ſa fin.
Ital. Il fluſſo o rifluſſo commincia.
Span. El mar remonta.
Port. A maré reponta.

Wird geſagt wenn der Ablauf oder Ablauf des Waſſers aufhört oder die Ebbe ihr Ende erreicht hat und die Fluth eintritt.

HALSBAND der Kanone. ſ. Kanone.

HALSEN oder vor dem Winde wenden.

Holl. Halſen, voor de wind omdraayen.
Dän. Vende for di Vind bære af, bære fra.
Schw. Rumpa om.
Engl. To veer.
Franz. Virer vent arrière.
Ital. Virare in poppa.
Span. Virar en redondo.
Port. Virar em roda.

Wird geſagt wenn man das bey dem Winde ſegelnde Schiff erſt ſo weit abfallen läſst, bis es den Wind gerade von hinten erhält und alsdann auf der andern Seite wieder anluvt, damit das Schiff daſelbſt wieder bey dem Winde zu liegen komme. Da man bey dieſem Wenden durch das Abfallen jederzeit eine ziemliche Strecke wieder zurückkömmt, ſo geſchieht ſolches niemals anders als in einem Sturm, da es wegen der Heftigkeit des Windes und Höhe der Wellen unmöglich iſt durch den Wind zu wenden. ſ. Wenden.

HALSGAT oder HALSKLAMP.

Holl. Halsgat.
Dän. Halsgat.

Schw.

Schw. Halsgat, Halsklamp.
Engl. Hole of the cheſtree.
Franz. Trou ou dogue d'amure.
Ital. Pertuſo della mura.
Span. Gruera de la amura, ojo de la amura.
Port. Buraco ou furo da amura.

Sind zwey Löcher, eins an Steuerbord, das andere an Backbord, wodurch die groſſen Halſen in das Schiff fahren. Sie liegen lothrecht unter dem vordern Nock der groſſen Raa, wenn ſolche bey dem Winde gebraſst iſt. Dieſe Gaten ſind zur Schonung des Tauwerks an der äuſſern Seite des Schiffs rundum mit einem hölzernen Rand von weichem Holz bekleidet, der gewöhnlich mit etwas Bildhauerarbeit verziert iſt, und das Halsholz oder Halsbordierholz, auch der Halsklamp genannt wird. In dem Halsgat befindet ſich auf groſſen Schiffen eine Scheibe, über welche der Hals fährt. Auf minder groſſen Fahrzeugen iſt das Halsgat aber nur inwendig mit hölzernen Klampen ausgefüttert, welche die Halsklampen genannt werden. Doch verſteht man unter Halsklampen gewöhnlich die Halsgaten mit aller Bekleidung und Ausfütterung.

HALSHÖLZER, HALSKLAMPEN.

Holl. Halsklampen.
Dän. Halsklamper.
Schw. Halsklampar.
Engl. Chestrees.
Franz. Dogues d'amure.
Ital. Caſtagnuole della mura.
Span. Caſtañuelas de la amura.
Port. Caſtanhas ou gornes das amuras.

ſ. die Erklärung unter Halsgaten.

HALSMAST. ſ. Setzbord.

HALS-Schlupen (auf Grönlandsfahrern). ſ. Schlupen.

HALS-Talje.

Holl. Hals-taalie.
Dän. Hals-Tallie.
Schw. Hals-talja.
Engl. Tack-tackle.
Franz. Palan d'amure.
Ital. Paranco della mura.

Span. Contra amura.
Port. Contrapunho.

Eine Talje die bey ſchwerem Winde noch an das Segel geſetzt wird, um den Hals deſſelben zuſetzen zu helfen.

HALT ab. ſ. Abhalten.

HALTER. ſ. Aufhalter.

HAMMER.

Holl. Hamer.
Dän. Hammer.
Schw. Hammare.
Engl. Hammer.
Franz. Marteau.
Ital. Martello.
Span. Martillo.
Port. Martello.

Ein bekanntes faſt bey allen Handwerkern gebräuchliches Werkzeug, welches hauptſächlich zum Schlagen dienet. Es beſteht aus einem Kopf von verſchiedener Geſtalt, woran ſich ein hölzerner nach der Schwere des Kopfes proportionirter Stiel befindet. Der Kopf wird eingetheilet in die Bahn, ſo deſſen breite Fläche, in die Pinne, welches das oberſte ſchmale Stück, und in die Backen, worunter die Seiten verſtanden werden. Der Schiffbauer gebraucht verſchiedene Arten, als den Moker (Fig. 125. b.), deſſen Kopf cylinderförmig und von Eiſen iſt. Er hat ein Gewicht von acht bis funfzehn Pfund und dient dazu, die eiſernen Bolzen einzutreiben. Der Kopf des gewöhnlichen Hammers (Fig. 648.) iſt ebenfalls von Eiſen, er wiegt aber nur 2 bis 6 Pfund und man gebraucht ihn hauptſächlich Spiker einzuſchlagen. Dieſer Hammer iſt auch zuweilen an der einen Seite geſpalten, damit man mit dieſer Klaue wie mit einer Kneifzange Spiker herausziehen kann (Fig. 636.) Man nennt ſolchen Hammer einen Splithammer oder einen Hammer mit Klauen, der Stiel iſt manchmal von Eiſen. Die Kalfaterer gebrauchen Kalfathammer (Fig. 116. b. c. d.), womit ſie auf die Kalfateiſen ſchlagen, um das Werk in die Schiffsnathen zu treiben (Fig. 128.). Der Kopf der Kalfathammer iſt cylinderförmig und von Holz, um die beyden Enden iſt aber ein eiſerner Reif geſchlagen, damit er bey dem Schlagen nicht ſpalte. Iſt er ganz von Holz (Fig. 116. a.), ohne daſs die beyden Enden mit einem eiſernen Reif beſchlagen ſind, ſo wird er eine

Klopfkeule genannt. Die Takeler bedienen ſich der Klopfkeule, das ſteife Tauwerk welches um den Maſt oder um irgend etwas gelegt worden, feſt an daſſelbe zu klopfen, damit es allenthalben anſchlieſſe. Wenn man hiezu einen Hammer mit eiſernen Reifen oder einen Kalfathammer gebrauchen wollte, ſo würde ſolcher, wegen der Schwere und Schärffe des Eiſens, dem Tauwerk ſchädlich ſeyn. Ein groſſer hölzerner Hammer (Fig. 125. a.) der zuweilen auch mit eiſernen Reifen beſchlagen iſt, wird ein Schlager und auch eine Muskühl genannt. Die Schiffszimmerleute gebrauchen ſolchen hauptſächlich auf ihre Betel zu ſchlagen, wenn ſie irgendwo ein Loch ausbeteln wollen. Der Pumpenhammer iſt klein und hat eben ſo wie der Splithammer eine Klaue, ſein Stiel iſt von Eiſen, und es befindet ſich ebenfalls eine Klaue daran, welche beyde dazu dienen, die kleinen Spiker auszuziehen. Unter Setzhammer verſteht der Kahnbauer eine Art Hammer (Fig. 594), womit er Spiker oder Bolzen, die zu kurz ſind, weiter in das Holz hineintreibt. Er ſtellt in dieſem Fall die ſtumpfe und etwas ausgehohlte Spitze des Setzhammers auf den Kopf des Spikers, ſchlägt mit dem Moker auf die Bahn des Setzhammers und treibt hiedurch den Spiker tiefer in das Holz hinein. Mit dem Pfropfhammer (Fig. 596.) erforſcht er die hölzernen Nägel in dem Boden eines alten Kahns, welchen er ausbeſſert, ob ſie noch feſtſitzen, ſchlägt mit dem Hammer ein Loch in den Nagel hinein, wenn dieſer nur in etwas beſchädigt iſt, und verſpundet ihn mit einem Pfropf. Dieſer Hammer vertritt alſo bey ihm die Stelle eines Döteleiſens. Völlig verfaulte Nägel treibt er mit dieſem Hammer aus ihrem Loch heraus und ſchlägt dagegen einen neuen hölzernen Nagel ein.

Split-HAMMER oder HAMMER mit Klauen.

Holl. Hamer met Klaauwen.
Dän. Kloe-Hammer.
Schw. Klo-Hammare.
Engl. Claw-hammer.
Franz. Marteau à dents.
Ital. Martello di tenaglia.
Span. Martillo de preſa.
Port. Martello com orelhas.

ſ. die Erklärung unter Hammer.

Kalfat-HAMMER.

Holl. Klavaats-hamer, breeuwers-hamer.

Dän. Klamey-Slag.
Schw. Dreſhammere.
Engl. Calkingmallet.
Franz. Maillet de calfat.
Ital. Mazzuola di calafate.
Span. Macete de golpe.
Port. Macete de calafate.

ſ die Erklärung unter Hammer.

Bruers-HAMMER. ſ. Kalfathammer.

Setz-HAMMER (beym Kahnbauer).

Engl. Set-hammer.
Franz. Maſſe pointue, moine.

ſ. die Erklärung unter Hammer.

Pfropf-HAMMER (beym Kahnbauer).

ſ. die Erklärung unter Hammer.

Hinter der HAND.

Holl. Agter de hand.

Ein Ausdruck der Seeleute die eine Schiffsarbeit verrichten, um etwas das ſich hinter ihnen befindet anzuzeigen. Zum Beyſpiel denjenigen die bey dem Bratſpill winden, iſt alles was ſich hinter demſelben befindet, hinter der Hand, und was vor demſelben iſt, vor der Hand.

Dritte HAND. ſ. Dritte Hand.

HAND über HAND oder Hand vor Hand.

Holl. Hand over hand.
Dän. Haand over Haand, Haand for Haand.
Schw. Hand för Hand.
Engl. Hand-over-hand.
Franz. Main avant, main ſur main.
Ital. Mano ſopra mano.
Span. Mano entre mano.
Port. Maõ ſobre maõ.

Der Zuruf an die Arbeiter die gemeinſchaftlich an ein Tau hieſſen, damit jeder ſeine Hand dicht vor die Hand des andern anſchlage. Man ſagt auch der Sturm nimmt Hand über Hand zu oder ab, welches ſo viel als nach und nach bedeutet.

HÄNDE des Ankers. ſ. Ankerhände.

HANDBAUM. ſ. Spillſpaken.

HANDGRIFF eines Riems.

Holl. Handvatzel aan een riem.
Dän. Haandhefte eller Skaft af en Aare.
Schw. Handgrep af en åra.
Engl. Handle of an oar.
Franz. Giron, manche.
Ital. Girante.
Span. Jion.
Port. Manubrio de hum remo.

Das oberſte Ende des Riems (Fig. 295 k.) wo ihn der Rojer anfaſst.

HANDGRIFF einer Säge.

Holl. Handvatzel van een zaag.
Dän. Handgreb af en Saug.
Schw. Såg-grepe.
Engl. Handle of a ſaw.
Franz. Manche d'une ſcie.
Ital. Manica d'una ſega.
Span. Manija de la ſierra.
Port. Torneis da ſerra.

Die Stelle wo die Säge angefaſst wird, wenn man damit ſägen will. ſ. Säge. In eben dieſem Verſtande ſagt man auch Handgriff des Oehsfaſſes &c.

HANDHABEN oder Delphine der Kanone. ſ. Kanone.

HANDSÄGE. ſ. Hand-Säge.

HANDSPAKEN. ſ. Spaken.

HANDWINDE (beym Kahnbauer). ſ. Daumkraft.

HANF.

Holl. Hennip.
Dän. Hamp.
Schw. Hampa.
Engl. Hemp.
Franz. Chanvre.
Ital. Canapa.
Span. Canamo.
Port. Canhamo.

Eine bekannte Pflanze mit ganz getrennten Geſchlechtern und fünf Staubfäden, aus welcher

man, ſo wie aus dem Flachs, Fäden bereitet, die zu allen Arten Tauen, Leinwand, zu Segeln und andern nöthigen Dingen verarbeitet werden. Der Acker, wo er am beſten wächſt, kann etwas feucht und fett ſeyn. Der Landmann theilet den Hanf in zweyerley Geſchlechter, welche unter einander gebauet werden müſſen, wenn ſich die Pflanze vermehren ſoll. Das Männchen, welches auch blos Hanf oder Hanfhahn und Hanfbahr genannt wird, iſt ſchwächer, trägt gelbe Blumen, aber keinen Saamen, ſondern einen zarten Staub, welcher zur Befruchtung des weiblichen Geſchlechts nothwendig iſt. Der weibliche Hanf wird in Niederſachſen Helling, Fimmel oder Femel genannt, in der Mark Brandenburg Hanfhenne oder Hanfbinne und in Oeſterreich Bäſtling; er iſt ſtärker als der männliche, bringt keine Blumen, aber dagegen den Saamen, der gleichfalls Hanf oder Hanfkörner heiſst. Im gemeinen Leben, da man die Geſchlechter nach der Stärke der Pflanzen beſtimmt, kehrt man es um und nennet den kleinen Hanf den weiblichen und in manchen Gegenden auch Fimmel, den andern aber Saathanf. Der Hanf muſs, ehe er zum Spinnen tauglich iſt, eben ſo wie der Flachs behandelt werden. Von den Fimmeln werden die Köpfe auf einer Reiſsbank abgeriſſen, hierauf folgt das Röſten, Trocknen, Braken, Schwingen, Baken oder Klopfen, und endlich das Hecheln.

Der beſte Hanf iſt der ruſſiſche und inſonderheit der moskowitiſche. Die Gattungen des ruſſiſchen Hanfs ſind Reinhanf, Ausſchuſshanf oder Ausſchuſsreinhanf, Halbreinhanf und Hanfhede. Dieſe verſchiedenen Sorten ſind in Packen von einigen Schiffpfund im Gewicht. Sie werden nach Pud und Berkowez auf der Stelle gehandelt. Ein Pud hat 40 ruſſiſche Pfund und 10 Pud machen einen Berkowez.

Von vorzüglicher Güte iſt auch der Reinhanf oder Reinband, den die Oſtſee giebt. Der Königsberger iſt unter allen am beſten gebrakt. Der Königsberger Schnitthanf iſt an Güte nur wenig vom vorhergehenden unterſchieden und bey weitem beſſer als der rigiſche Reinband. Der Königsberger Schneckenhanf iſt eine Gattung, davon die beſte dem rigiſchen Reinband beynahe gleich kömmt. Königsberger Paſshanf iſt eine geringere Sorte, die aber zuweilen doch auch recht gut ausfällt. Hanfhede iſt mehr Hanf als Hede, nur los und wie Stricke zuſammengedrehet. Kratzhede iſt aber viel ſchlechter. Alle dieſe Gattungen werden zu Königsberg nach Stein von 33 Pfund gehandelt.

Von

Von den Sorten die Riga liefert iſt der Reinband die beſte. Der Paſshanf iſt voller Hede und ungebrakt.

Danzig liefert Reinhanf, Schnitthanf und Schucken und verhandelt ſolchen nach Stein von 34 Pfund. Frankfurt am Mayn liefert Rein- Strehn- und Spinnhanf.

HÄNGEN der Stückpforten.

Holl. Poort-hangſels.
Dän. Port-Hængſel.
Schw. Port-järn.
Engl. Port-hinges.
Franz. Pentures des ſabords.
Ital. Mappe dei portelli.
Span. Bizagras.
Port. Miſſagras das portas das peças.

So heiſst das Eiſenwerk oder die Hespen, womit die Stückpforten an die Seite des Schiffs befeſtigt werden und vermittelſt welcher ſie auf und zu gemacht werden können. Die Haken (Fig. 123. x. x.) die ſich an der äuſſern Seite des Schiffs über den Stückpforten befinden, werden in die Hängen eingelaſſen. An den Lichtpforten oder kleinern Stückpforten hat der Beſchlag der Hespen oder Hängen gewöhnlich die Geſtalt eines halben Mondes (Fig. 122.).

HANGER.

Holl. Hanger.
Dän. Hanger.
Schw. Hangare.
Engl. Pendent.
Franz. Pendeur.
Ital. Penzolo.
Span. Corona.
Port. Coroa.

Ein kurzes Ende von einem dicken Tau, wovon das eine Ende um den Top der Maſten gelegt iſt, das andere aber loſe bis an die Schwigtingen herunter hängt. An dieſes herunterhängende Ende, woran ſich ein Kauſch befindet, werden die Seitentakel der Maſten gehaket. Es ſind auch an den Nocken der Raaen Hanger, woran die Nocktakel gehakt werden. Zuweilen ſind ſolches aber nur Schenkel, die ſich von den Hangern blos darin unterſcheiden, daſs ſtatt der Kauſch, an das herunterhängende Ende ein Block geſtroppt iſt.

HANGER.

Holl. Hanger.
Dän. Fyllings Oplænger.
Schw. Fyllnings uplängare.
Engl. Filling ſuttock.
Franz. Allonge de rempliſſage.
Ital. Stamenale da riempiere.
Span. Jenol ó enchimiento de mazizar las cuadernas.
Port. Braço de encher.

So nennt der Schiffszimmermann einen Auflanger oder Holz, womit er die Facken zwiſchen den obern oder verkehrten Reiflangern ausfüllt. Es iſt eben ſo dick wie die Auflanger ſelbſt, nur reicht es nicht weit nach unten, weswegen es auch ein Hanger genannt wird. Mit den Seiten der Auflanger iſt es verbolzt.

HANGER der Katſpuhren. ſ. oberſter Auflanger der Katſpuhren.

HANGERBLOCK. ſ. Block.

HÄNG-KOMPAS. ſ. Kompas.

HÄNGMATTEN.

Holl. Hangmatten.
Dän. Hænge-Matter.
Schw. Hängemattor.
Engl. Hammocks.
Franz. Branles.
Ital. Brande.
Span. Coyes.
Port. Macas.

Eine Art Bett worauf die Matroſen und Seeſoldaten ſchlafen. Es beſteht aus einem Stück Segeltuch, welches 6 Fuſs lang und 3 Fuſs breit iſt. Zur Verſtärkung wird um daſſelbe ein Tau oder Leik genähet. An den beyden ſchmalen Seiten iſt ſtatt des Saums eine Latte oder Queerholz mit vielen Löchern, wodurch ein Hahmpoot geſchoren wird, der ſich in eine Kauſch endigt, und an dieſe Kauſch wird ein Tau befeſtigt, vermittelſt welches man die Hängmatte an zwey Klampen unter dem Deck aufhängt. Das Queerholz befindet ſich an beyden Seiten, damit die Hängmatte in Anſehung der Breite offen gehalten wird, weil ſolches aber viel Platz einnimmt, ſo

ſind auf Kriegsſchiffen die Hängmatten blos mit einem dünnen Tau wie mit einem Leik umſäumt und die vier Ecken werden in einer etwas mindern Breite angehänkt. Die Engländer haben für Paſſagiere und Officiere noch eine bequemere Art Hängmatten oder viereckigte Körbe, die *cotts* genannt werden. Sie ſind eben ſo lang und breit als die gewöhnlichen Hängmatten, und werden eben ſo wie die erſtern mit einem Hahnpoot bey dem Kopf und bey den Füſſen an einen Klamp gehänkt. Wenn es zum Treffen geht, ſo werden alle Hängmatten mit dem darin befindlichen Bettzeug auf das Deck gebracht und in die Finkenetzen gelegt, um eine Art Bruſtwehr um das Schiff zu machen. Das Kommando dazu heiſst: Alle Hängmatten auf!

Kauffahrer deren Zwiſchendeck gewöhnlich mit Gütern vollgeſtauet iſt, haben ſelten Hängmatten, ſondern das Volk ſchläft in Kojen.

Alle HÄNGMATTEN auf!

Holl. Alle Hangmatten af!
Dän. Sur Kojerne eller Hænge-Maatter, gör Klart Skib!
Schw. Gör klart ſkepp!
Engl. Up all hammocks!
Franz. Branles bas!
Ital. Zafa rancio!
Span. Zafa rancho!
Port. Safar o navio!

ſ. die Erklärung unter Hängmatten.

Die HÄNGMATTEN aufforren. ſ. Aufforren.

Die Luft iſt HARIG, harige Luft.

Holl. Harige lugt.
Dän. Hairing.
Schw. Hairing.
Engl. Is ſaid when the land appears to be above the horizontal clouds.
Franz. La terre ſe montre dans l'air.
Ital. Si dice quando la terra ſi moſtre nell' aria.
Span. Ay una neblina.
Port. A terra eſtá no ar.

Wird von einer Lufterſcheinung oder einem Nebel geſagt, wenn es das Anſehen hat als ob

das Land in der Luft läge und ein Theil des Himmels zwiſchen dem Lande und dem Horizont oder der See. Gewöhnlich erfolgt auf ſolche Erſcheinung Wind.

HÄRLE des Hanfs. ſ. Haar des Hanfs.

HARMENA. ſ. Hiſtia.

HARPAGONES. *Griech.* HARPAGES.

Waren bey den Griechen und Römern Werkzeuge, womit ſie den feindlichen Schiffen ſchadeten, und ſollen von Anacharſis, einem ſcythiſchen Philoſophen, erfunden worden ſeyn. Scheffer folgert aus einer Stelle beym Athenäus, daſs ſie in groſſen Haken beſtanden haben, die an der Spitze einer Stange hiengen, die vermittelſt gewiſſer Ketten mit dem Maſt oder mit einem andern hoch hervorragenden Theile des Schiffs verbunden war, und dann mit aller Gewalt in das feindliche Schiff geworfen wurde, damit ſolches durch den Fall beſchädigt und das Tauwerk durch das Aufheben des Hakens zerriſſen wurde. Einem Seemann wird dieſes faſt unmöglich ſcheinen und es giebt uns überhaupt einen elenden Begrif von den Schiffen der Alten. Vielleicht waren ſolches aber die noch jetzt in der mittelländiſchen See unter dem Namen Harpeos und Arponi bekannten Enterdreggen oder Enterhaken an den Nocken der Raaen.

HARPLÜS. ſ. Werk.

HARPOPHORA.

Waren nach dem Bericht des Pollux gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten die drey Segel führten.

HARPUNE (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Harpoen.
Dän. Harpun.
Schw. Harpun.
Engl. Harpoon.
Franz. Harpon.
Ital. Rampone.
Span. Arpon.
Port. Harpéo.

Ein wie ein Pfeil geſtaltetes ungefähr drey Fuſs langes Eiſen, womit der Wallfiſch geſchoſſen wird. An dem hintern Ende der Harpune iſt ein rundes Loch oder Oehr, woran der Vorgänger, und an dieſen wieder die Wallfiſchlien befeſtigt wird.

wird. Derjenige welcher die Harpune mit der Hand in den Fiſch wirft, wird der Harpunier genannt. Die Engländer haben kürzlich Harpunen erfunden, die mit einer Flinte in den Fiſch geſchoſſen werden. ſ. Wallfiſchfang.

HARPUNIER.

Holl. Harpoenier.
Dän. Harpunerer.
Schw. Harpunerare.
Engl. Harponneer.
Franz. Harponneur.
Ital. Ramponiere, fiociniere.
Span. Harponero.
Port. Harpeador.

ſ. die Erklärung unter Harpune.

HARPÜSE.

Holl. Harpuis.
Dän. Harpix.
Schw. Harpös.
Engl. Reſin.
Franz. Reſine.
Ital. Reſina.
Span. Recina.
Port. Reſina.

So nennt man gekochtes und abgeſchäumtes Harz. Das Harz iſt eine fette, öhlichte und flieſſende auch trocknende Materie, die entweder aus harzigten Bäumen flieſst und tröpfelt oder durch Kunſt zubereitet wird. Bey gelinder Wärme zeigt es eine klebende Eigenſchaft und bey hinzugefügter Flamme entzündet es ſich. Das meiſte Harz geben die Fichten und Tannen. Das Harz iſt entweder trocken oder auch flüſſig, ob es gleich aus einerley Baum gezogen wird. Das beſte iſt aber dasjenige, welches nicht zu hart und nicht zu weich iſt, ſondern wie Wachs, auch dabey klar und von ſtarkem Geruch. Die Harpüſe dient auf Schiffen hauptſächlich die Maſten, Stengen und Raaen auch andere Hölzer des Obenſchiffs zu beſtreichen, um ſolche vor Fäulniſs zu bewahren. Gewöhnlich wird etwas Schwefel darunter gemiſcht, damit es heller werde und einen Glanz bekomme. Im Sommer werden auch wohl die kalfaterten Nathen mit einem Theil Harpüſe und zwey Theilen Pech beſtrichen, weil dieſes Gemiſch härter iſt als Pech allein.

HARTER ſegeln als ein anderes Schiff, oder ſchneller ſegeln als ein anderes Schiff.

HARTER Wind. ſ. Wind.

HARTBENDSEL oder HARTBINDSEL. ſ. Bindſel.

HARTBETEL. ſ. Betel.

Ein zur vollen HÄRTE gedrehetes Tau. ſ. Drehen.

HARZ. ſ. Harpüſe.

HASTÆ longæ. *Griech.* Dórata naumacha, xuſta naumacha, makra.

So hieſſen bey den Alten Speere oder Stangen von ungewöhnlicher Länge, die bisweilen mehr als zwanzig Cubitus betragen haben ſoll. Mit dieſen Stangen fochten die Soldaten oben auf den Schiffen.

HAUER.

Holl. Houwer.
Dän. Hukkert.
Schw. Huggare.
Engl. Cutlaſs.
Franz. Sabre.
Ital. Sciabla.
Span. Sable, alfanje.
Port. Sabre, alfange.

Kurze Säbel, deren man ſich beym Entern bedient. ſ. Entern.

HAUPTANKER. ſ. Pflichtanker.

HAUPTSPANN. ſ. Mittelſpann.

HAUPTTAUEN. ſ. Wandtauen.

HAUPTWIND. ſ. Wind.

HAUERBRIEF eines Schiffs. ſ. Chartepartie.

Ein Schiff HÄUREN.

Holl. Een ſchip huuren.
Dän. Hyre et Skib.

Schw.

Schw. Hyra et ſkepp.
Engl. To hire a ſhip.
Franz. Affreter.
Ital. Noleggiare.
Span. Tomar a flete.
Port. Affretar.

Ein Schiff miethen um es zu befrachten oder ſonſt zu irgend einer Reiſe zu gebrauchen. Zwiſchen demjenigen der ein Schiff häuret oder miethet und demjenigen der es verhäuret oder vermiethet wird ein Contract ausgefertiget, den man die Charte-partie nennt. Das Geld oder die Miethe des Schiffs, welches der Befrachter bezahlt, wird das Hauergeld oder die Fracht genannt.

HAUERGELD oder Fracht eines Schiffs.

Holl. Huur, huurgeld.
Dän. Hyre.
Schw. Hyra.
Engl. Freight or hire of a ſhip.
Franz. Fret.
Ital. Nolo.
Span. Flete.
Port. Frete, aluguer.

ſ. die Erklärung unter Häuren.

HAUERGELD der Matroſen.

Holl. Huurloon.
Dän. Hyre.
Schw. Hyrespenninger.
Engl. Wages.
Franz. Solde.
Ital. Soldo.
Span. Sueldo ó ſoldada de los marineros.
Port. Soldo, paga dos marinheiros.

Der Lohn welchen die Matroſen bekommen. Gewöhnlich wird ihnen ſolcher monatlich bezahlt.

HAUS, Kompashaus oder Nachthaus. ſ. Nachthaus

HAUS eines Blocks. ſ. Block.

Den Anker zu HAUSE holen. ſ. Anker No. 74.

HAUSTRUM. ſ. Antlion.

HÄUSUNG eines Schiffs. ſ. Verteunung.

HAUT eines Schiffs.

Holl. De Huid van een ſchip.
Dän. Huden.
Schw. Bordläggningen eller yttra huden.
Engl. All the Planks of the outer ſides of a ſhip.
Franz. Tous les bordages des cotés exterieures.
Ital. Faſciame e tavole del bordo.
Span. Forro.
Port. Forro dos coſtados.

Hierunter verſteht man alle Planken womit die ganze Auſſenſeite des Schiffs bekleidet wird. Sie werden feſt auf die Innhölzer genagelt und ſind vorne und hinten in die Sponningen des Vor- und Hinterſtevens eingelaſſen. Die unterſte Planke läuft auch in die Sponning des Kiels.

HAUTPLANKEN, HAUTGANGEN oder Auſſenplanken.

Holl. Huidplanken.
Dän. Hudplanker.
Schw. Bordläggnings plankor, Hudplankor.
Engl. Planks of the outer ſides of a ſhip.
Franz. Bordages des cotés exterieures d'un vaiſſeau.
Ital. Faſciame e tavole del bordo.
Span. Tablones del forro exterior.
Port. Taboados do forro dos coſtados.

So heiſſen alle Planken, woraus die Haut eines Schiffs beſteht oder die zur äuſſern Bekleidung deſſelben dienen. ſ. Planken.

Spiker-HAUT.

Holl. Verdubbeling.
Dän. Forhudning.
Schw. Förhudning.
Engl. Sheathing.
Franz. Doublage.
Ital. Dobblaggio, buonbordo.
Span. Embon, Forro.
Port. Forro.

Eine Bekleidung von dünnen föhrenen Planken, die noch auf die Hautplanken, ſo weit ſich das Schiff im Waſſer befindet, geſpikert werden. Es geſchiehet ſolches, zu verhindern daſs die Seewürmer nicht ſogleich die Hautplanken zernagen. Zwiſchen den Hautplanken und der Spikerhaut iſt auch noch Kuhhaar und Papier befindlich Es wird ſolches, ehe die Planken der Spikerhaut gelegt werden, mit Theer an die Hautplanken geplakt oder angelegt.

Die beſte Bekleidung aber gegen dieſe ſo ſchädlichen Würmer iſt diejenige, welche in den neuern Zeiten erfunden worden. Sie beſteht aus dünnen kupfernen Platten, die mit Spikern von eben demſelben Metall an die Hautplanken geſpikert werden, und zwar ſo daſs die vordern Platten ungefähr einen Zoll breit auf die hintern liegen, damit nämlich das Waſſer und treibende Dinge nicht gegen die hervorragenden Ecken ſtoſſen können und die Platten losreiſſen. Dieſe Bekleidung hat überdem noch den Vortheil, daſs dadurch der Boden des Schiffs rein gehalten wird, weil ſich wegen der glatten Fläche und des Grünſpans keine Seegräſer und Muſcheln daran ſetzen, auch erhält ſolche das Werk in den Nathen der Hautplanken beſſer, weil das Kupfer keiner Fäulniſs unterworfen iſt.

HAUTSPIKER. ſ. Spiker.

HAVERIE.

Holl. Avary, Haverye.
Dän. Haverie.
Schw. Hafverie.
Engl. Average.
Franz. Avarie.
Ital. Avaria.
Span. Avaria.
Port. Avaria.

Bedeutet beym Seehandel die auſſerordentlichen Unkoſten oder Schaden, ſo dem Schiff und der Ladung auf der Reiſe von der Zeit des Ladens bis zum Löſchen zuſtoſſen. Die Haverie iſt dreyerley:

1) Die einfache oder beſondere, welche in den auſſerordentlichen Unkoſten beſteht, die das Schiff allein oder die Waare allein angeht. Im erſtern Fall muſs das Schiff und im letztern müſſen die Güter den Schaden und die Unkoſten tragen und zahlen. Dahin gehört der Verluſt von Ankern, Maſten und Tauwerk, durch Sturm oder gewöhnliche Zufälle der See; der Schaden, der den Waaren durch Näſſe, Schiffbruch, Wegnahme, durch eigenes Verderbniſs oder durch die Schuld des Schiffers und ſeiner Leute zuſtöſst, welches alles dasjenige, das den Schaden gelitten hat, tragen und erſetzen muſs.

2) Die groſſe und gemeine Haverie, groſſe oder generale genannt, oder die zum gemeinen Beſten, zur Sicherheit und zur Erhaltung der Waaren und Schiffe verwandten Unkoſten und der erlittene Schade des Schiffs, der Güter oder beyder, welches folglich das Schiff, die Ladung und die Fracht tragen, und auf das ganze vertheilt und regulirt werden muſs. Hieher gehört z. E. über Bord geworfene Güter, um die übrigen mit dem Schiff zu erhalten, gekappte Maſten und Taue, was Kaper durch Vergleich bekommen um das Schiff und die Güter wieder frey zu geben &c.

3) Die kleine Haverie oder Haverie ordinaire. Dahin die Unkoſten gehören, das Schiff in oder aus dem Hafen, Buchten oder Flüſſen zu bugſieren und zu lootſen; imgleichen die übrigen Hafenunkoſten, von denen ein Drittheil dem Schiff und zwey Drittheile der Ladung zu Laſt kommen.

Haverie ordinaire bedeutet auch eine kleine Abgabe, welche die Kaufleute, die in eines andern Schiff laden, dem Schiffer über die Fracht bezahlen. Dieſe Havarie wird in den Connoſſementen beſtimmt, ſolche lauten alsdann, daſs für die Güter ſoll bezahlt werden, ſo viel Fracht, Kaplaken und Haverie ordinaire.

Einfache oder beſondere HAVERIE.

Holl. Havery ſimple.
Dän. Haverie ſimple.
Schw. Hafveri ſimple.
Engl. Simple or particular average.
Franz. Avarie ſimple ou particuliére.
Ital. Avaria ſimple, particulare.
Span. Averia particular.
Port. Avaria particular.

ſ. die Erklärung unter Haverie.

Groſſe oder generale HAVERIE.

Holl. Havery gros.
Dän. Haverie groſſe.
Schw. Hafveri groſſe.
Engl. Large, common, general or grofs average.

Franz.

Franz. Avarie groſſe ou commune.
Ital. Avaria groſſa.
Span. Averia grueſa.
Port. Avaria groſſa.

ſ. die Erklärung unter Haverie.

HAVERIE ordinaire.

Holl. Havery ordinaire.
Dän. Haverie ordinaire.
Schw. Hafveri ordinaire.
Engl. Small or petty average.
Franz. Menues avaries.
Ital. Avaria ordinaria.
Span. Averia ordinaria.
Port. Avaria ordinaria.

ſ. die Erklärung unter Haverie.

HEBEL oder HEBER.

Holl. Hevel.
Dän. Vippebom, Hæveſtang.
Schw. Häfvel.
Engl. Lever.
Franz. Levier.
Ital. Leva, lieva.
Span. Alzaprima.
Port. Alavanca.

Eine gerade Stange aus zähem Holz oder Eiſen, mit welcher man, wenn ſie vortheilhaft angebracht iſt, eine ziemlich ſchwere Laſt mit leichter Mühe heben und fortbringen kann, wenn man der Stange unter dem kürzern Ende eine Unterlage giebt.

HEBUNG (beym Kahnbauer).

Die gerundete Erhöhung oder der Spring am Hinter- und Vordertheil eines groſſen Kahns in deſſen Boden. Denn ein ſolcher Kahn hat, im Grunde betrachtet, nach ſeiner Länge einen gerundeten Boden. Die ſtärkſte Hebung beträgt bey einer Holzgelle an der Spitze des Vordertheils über dem erſten Streckblock 18 Zoll, über dem zweyten Streckblock 6 Zoll und über dem dritten 1 Zoll. Am Hinterſteven iſt dieſe Hebung noch etliche Zoll ſtärker. Der Kahnbauer muſs daher den Boden am Vorder- und Hintertheil heben, ehe er die Seitenplanken anlegt. In dieſer Abſicht legt er am Vordertheil auf den erſten

Streckblock einen 18 Zoll hohen Klotz, unter den Boden auf den zweyten Streckblock einen Klotz der 6 Zoll hoch iſt, und auf den dritten einen 1 Zoll hohen Klotz. Auf eben die Art hebet er den Hintertheil des Kahns.

HECHEL.

Holl. Hekel.
Dän. Hegle.
Schw. Häckla.
Engl. Hatchel.
Franz. Peigne, ſeran.
Ital. Pettine.
Span. Raſtrillo.
Port. Sedeiro.

Ein Werkzeug womit der Hanf nach dem Schwingen völlig von der Duſſe und Schäve gereiniget wird, um ſolchen zum Spinnen geſchickt zu machen. Es beſteht aus einem Brett (Fig. 403. dd), ſo zur Befeſtigung an jedem Ende ein rundes Loch hat. Dieſes Brett iſt mit einem andern vierkantigen Brett erhöhet, auf deſſen Oberfläche, die mit Blech beſchlagen iſt, viele geſpitzte Drahtſtifte oder Hechelzähne ſenkrecht ſtehen. Dieſe Hechel wird auf einen Tiſch, Bank oder Hechelſtuhl befeſtigt und der Arbeiter ziehet eine Handvoll Hanf nach der andern durch die Zähne oder Hechel, ſondert dadurch nicht allein alle Unreinigkeit von dem Hanf, ſondern richtet auch hiedurch die Faſern oder Härlen gerade. Zuerſt zieht man den Hanf durch eine grobe, nach und nach aber durch feinere Hecheln, je nachdem man hieraus feines oder grobes Garn ſpinnen will. Dieſe Arbeit nennt man hecheln. ſ. Hanf.

HECHELN.

Holl. Hekeln.
Dän. Hegle.
Schw. Häckla.
Engl. To hatchel.
Franz. Peigner.
Ital. Pettinare.
Span. Raſtrillar.
Port. Sedar.

ſ. die Erklärung unter Hechel.

HECK oder Scheere eines Flügels. ſ. Flügelheck.

HECK auf Schmacken.

Holl. Hek.
Dän. Häk.
Schw. Häck.
Engl. A kind of tranſom upon which ſtands the mizen maſt of a dutch ſmack.
Franz. Espece de barre d'arcaſſe qui ſoutient le mat d'artimon d'une ſemaque.
Ital. Sorte di tragante per affirmare il pié dell'albero di mezzana d'una ſemaca ollandeſe.
Span. Especie de yugo para aſujetar la mezanita de una ſemaca.
Port. Especie de gio na popa de huma charrua ou ſemaca para aſſentar hum pequeno maſtro de mezana.

So heiſst auf Schmacken der oberſte kleine Falken ganz hinten am Schiff, der eigentlich den Heckbord ausmacht. Er läuft ſcharf zu und auf demſelben ſteht ein kleiner Beſahnmaſt, unter demſelben iſt aber eine Oeſnung, wodurch der Helmſtock in die Schmack fährt. Auf etlichen Tjalken findet man dieſes ebenfalls. ſ. Hecktjalk.

HECK eines Schiffs.

Holl. Hek.
Dän. Häk eller Spejl.
Schw. Häck, Spegel.
Engl. Stern.
Franz. L'Arriere d'un vaiſſeau.
Ital. Spechio.
Span. Eſpejo.
Port. Carro da popa ſobre a almeida.

Der ganze platte Theil des Hinterſchiffs von dem Heckbalken bis zum Heckbord. Schiffe die hinten rundgebauet ſind haben kein Heck.

HECKBALKEN. ſ. Balken.

HECKBOOT.

Holl. Hekboot.
Dän. Häkbaad.
Schw. Häcke.
Engl. A kind of Bark-ſhip.
Franz. Vaiſſeau marchand à trois mâts.
Ital. Fregatta mercantile.
Span. Fragata mercantil.
Port. Fragata mercantil.

Ein dreymaſtiges Fahrzeug oder eine Art Barkſchiff, das hinten ein Heck hat. Es iſt flacher von Boden als eine Fregatte, aber etwas ſchärfer als eine Barke. Einen Bauriſs und ein Beſteck davon findet man beym Chapmann.

HECKBORD. ſ. Hackbord.

HECKKNIEN. ſ. Knien.

HECKSTÜTZEN.

Holl. Hekſtutten.
Dän. Spejlſtötter.
Schw. Häckſtöttor.
Engl. Top-timbers of the faſhion piece.
Franz. Alonges de corniere.
Ital. Scarmoti delle alette.
Span. Aletas de reves.
Port. Braços dos mancos.

So heiſſen die beyden Hölzer oder Stützen welche man auf das Ende der Randsumhölzer ſetzt. Sie ſind eigentlich die Auflanger derſelben und machen die Seiten von dem Theil des Hecks über der Gilling aus. Zwiſchen dieſen beyden Hölzern ſtehen noch viele gerade Stützen, welche die platte Seite des Hecks formiren und ebenfalls Heckſtützen genannt werden.

HECKTJALK. ſ. Heck-Tjalk.

HEDE. ſ. Duſſe.

Schlenker-HEDE. ſ. Schmickels.

HEDOLIA. ſ. Edolia.

HEERD eines Blocks. ſ. Block.

Die Scheibe läuft auf dem HEERD. ſ. Block.

HEERD. ſ. Kombüſe.

HEERING. ſ. Hering.

HEIEN. ſ. Stampfen.

HEISSEN, AUFHEISSEN. ſ. Hieſſen.

HELGER. ſ. Elger.

HELING.

Holl. Heeling.
Dän. Helling.
Schw. Helling.
Engl. Granny's bend.
Franz. Noeud de vache.
Ital. Gruppo.
Span. Gorupo.
Port. Nó direito, nó de botija.

Ein Knoten oder Stich (Fig. 188.) vermittelſt welchen zwey Pferdelienen oder andere Taue zuſammen verbunden werden. Man hat verſchiedene Arten Helingen. Die Figur 231. iſt eine Heling, welche nicht zuſammenſchliert. Figur 228 iſt eine Heling, wovon der eine Schlag im Kreuz und der andere egal iſt. Figur 224 eine Heling mit einem Vorſchlag, ſie wird häufig gemacht, um zwey Troſſen auf einander zu ſtechen Figur 221 iſt eine Kreuzheling, um zwey Taue geſchwinde auf einander zu ſtechen. Die beyden Knoten (Fig. 191.) oder die Art wie man die Reefbanden des Segels um die Raa feſt macht, wird auch eine Heling genannt.

HELING der Reefbanden.

Holl. Heeling.
Dän. Helling.
Schw. Helling.
Engl. Carrick bend or a proper ſailor's knot.
Franz. Noeud plat, noeud marin.
Ital. Gruppo piano.
Span. Nudo al derecho.
Port. Nó direito.

ſ. die Erklärung unter Heling.

HELIX.

Eine Art Hebezeug bey den Alten, das Archimedes von Syrakus erfunden hatte. Es diente dazu, die neuerbaueten Schiffe vom Ufer zu ſtoſſen.

HELL oder Hölle.

Holl. Hel.
Dän. Helgat.
Schw. Helgat.
Engl. Boatſwain's ſtore-room.
Franz. Foſſe au lion.

Ital. Camera delle ſarchie, foſſa dei lioni,
Span. Pañol de proa.
Port. Alvaſſus, paiol de proa.

Eine Abtheilung ganz vorne im Scharf des Schiffs, wo allerley Kleinigkeiten, die man täglich auf Schiffen gebraucht, bewahrt werden, als: Hüſing, Marlien, Schiemannsgarn, Lienen, kleine Blöcke, Scheiben, Schmier, Leuchten, Handſpaken, Daumkraften &c. Auf Kriegsſchiffen befindet ſich gewöhnlich ein oder auch zwey Aufpaſſer in der Hell, auch brennt daſelbſt eine Lampe.

HELLEN. ſ. Krengen.

HELLEPARTE. ſ. Partiſane.

HELLESPONTIUS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HELLING.

Holl. Helling.
Dän. Helling.
Schw. Helling på värfet.
Engl. Slip.
Franz. Cale pour la conſtruction des vaiſſeaux.
Ital. Morſia.
Span. Las gradas.
Port. Guia da carreira.

Ein langes, etwas über der Erde auf einem ſtarken Pfahlwerk ruhendes und von der Landſeite nach der Waſſerſeite ziemlich geneigtes Holz. Es muſs ſo lang ſeyn, daſs die Kiele der zu bauenden Schiffe nach ihrer ganzen Länge darauf liegen können; überdem muſs es noch ſo weit ins Waſſer reichen, daſs die Schiffe völlig darauf ablaufen können. Zu dieſer Abſicht und auch zum Aufwinden der Schiffe (ſ. Aufwinden und Schleep) iſt die obere Seite wie eine Rinne etwas ausgehölt (Fig. 344. B.). ſ. Ein Schiff ablaufen laſſen: Methode der Holländer.

Kant-HELLING.

Holl. Kant-Helling.

ſ. die Erklärung unter Aufwinden.

HELLING.

Holl. Helling.
Dän. Hunhamp.

Schw.

Schw. Hampa hvars blommor bära frön.
Engl. Female hemp.
Franz. Chanvre femelle.
Ital. Femmina della canapa.
Span. Hembra del cañamo.
Port. Femea do canhamo.

ſ. die Erklärung unter Hanf.

HELM.

Holl. Helm, roer, ſtuur.
Dän. Roer.
Schw. Ror.
Engl. Rudder, helm.
Franz. Gouvernail.
Ital. Timone.
Span. Timon.
Port. Leme.

Heiſst auf verſchiedenen kleinen Fahrzeugen das Steuer oder Ruder, und die Ruderpinne derſelben wird der Helmſtock genannt.

HELMSTOCK.

Holl. Helmſtok.
Dän. Roerpinden.
Schw. Roderpinnen.
Engl. Tiller.
Franz. Barre du gouvernail.
Ital. Manovella del timone.
Span. Caña del timon.
Port. Cana do leme.

ſ. die Erklärung unter Helm.

Geſchwefeltes HEMD. ſ. Feuerhemd.

HEMIOLIA oder HEMIOLOS.

Scheint bey den Griechen Fahrzeuge zu bedeuten, die das Mittel zwiſchen Schiffen mit einer und mit zweyen Ruderbänken waren, weil ſie anderthalb Ruderbänke führten. Es gab auch *trieremiolia*, die drittehalb hatten.

HENERES.

Der Name gewiſſer kleiner Fahrzeuge bey den Alten.

HENGST. ſ. Springſtropp.

HENNEGAT.

Holl. Hennegat.
Dän. Hennegat eller Hul for Roerpinden.
Schw. Hål för roderpinnen.
Engl. Helm-port.
Franz. Jaumiere.
Ital. Pertuſo della manovella.
Span. Limera del timon.
Port. Abertura por onde entra a cabeça do leme na almeida.

Das Loch in der hintern Gilling (Fig. 93. q.), wodurch der Kopf des Steuers in das Schiff geht, damit man an denſelben die Ruderpinne befeſtigen kann. Das Hennegat muſs weit genug ſeyn, daſs das Steuer frey ſpielen oder ſich hin und her bewegen kann. Damit das Waſſer nicht in das Hennegat dringe, ſo wird ein Brohk davor geſpikert. ſ. Brohk im Hennegat und Steuer.

Das Schiff ſegelt wie ein HERING.

Holl. Het ſchip zeilt as een haring, het loopt door't waater als een viſch.
Dän. Skibet lyſtrer det Ror vel.
Schw. Skeppet lyſtrar rodret väl.
Engl. The ſhip ſteers wel or anſwers the helm readily.
Franz. Le vaiſſeau gouverne comme un poiſſon.
Ital. La nave governa come un peſce.
Span. El navio camina como una Dama.
Port. O navio he bom andador.

Wird von einem Schiffe geſagt wenn es gut ſegelt und gut aufs Steuer lüſtert.

HERINGSBÜSE, HERINGJAGER. ſ. Büſe.

HERMA.

So hieſs bey den Griechen der Ballaſt.

HERMATA.

Hölzer oder Unterlagen, worauf die ans Land gezogenen Fahrzeuge der Griechen ſtanden.

HERZ eines vierſchäftigen Taues.

Holl. Hart van een touw.
Dän. Hjerte af et Toug.

Schw. Hjerta af et täg.
Engl. The heart of a rope.
Franz. Ame ou meche d'une corde.
Ital. Anima d'un capo.
Span. Alma en un cabo de cuatro cordones.
Port. Alma de hum cabo.

So heiſst der Strang oder die Ducht (Fig. 408. a a.), welche in die Axe oder in den leeren Raum eines vierſchäftigen Taaes gedrehet wird. Da dieſes Herz weniger gedrehet iſt, ſo dehnt es ſich auch lange ſo weit nicht aus als das Tau ſelbſt, und bricht daher bey der erſten Anſtrengung gewöhnlich an mehrern Stellen, wodurch denn das Tau an dieſen Stellen ebenfalls ſchwächer wird. Kabelweiſe geſchlagene Taue ſind daher den vierſchäftigen vorzuziehen. ſ. vierſchäftiges Tau.

HERZ des Schiffs.

Holl. Hart van het ſchip.
Dän. Middel af Skibs-Siden.
Schw. Midten utaf ſkepps-ſidan.
Engl. The ſides of a ſhip at the midſhip beam.
Franz. Milieu des cotés d'un vaiſſeau.
Ital. Il core della nave, il mezzo delle bande.
Span. Coſtado ó la cuadra.
Port. Mediania do coſtado do navio.

Ein nicht ſehr gebräuchliches Wort, worunter man den mittlern Theil der Seiten des Schiffs verſteht. So ſagt man z. B. die Wellen ſchlagen gegen das Herz des Schiffs, wenn die Seiten deſſelben grade gegen den Wind liegen.

HERZ einer Jungfer.

Holl. Hart van een Juffer.
Dän. Hjerte af en Jomfrue.
Schw. Hjerta af en Jungfru.
Engl. Head of the dead eye.
Franz. Tête d'un cap de mouton.
Ital. Teſta d'una bigotta.
Span. Culo de una bigota.
Port. Cú da bigota.

ſ. die Erklärung unter Jungfer.

HERZ der Pumpe. ſ. Pumpenſchuh.

HERZSENTE. ſ. Sente.

HETEROSTOMOI oder ETEROSTOMOI.

ſ. die Erklärung unter Anker.

HERZBINDSEL. ſ. Herz-Bindſel.

HEU.

Holl. Heu.
Dän. Hoy.
Schw. Hoy.

Ein kleines in den nördlichen Gewäſſern gebräuchliches Fahrzeug, ungefähr wie eine Schlupe oder Jacht geſtaltet. Es iſt ſchwer ſolches von ähnlichen Fahrzeugen zu unterſcheiden. Selbſt diejenigen welche es befahren, können die Unterſcheidungszeichen nicht beſtimmt angeben. Was an einem Ort eine Heu heiſst, wird an andern Orten den Namen einer Schmack, Schlupe oder Jacht bekommen. In Holland hat eine Heu zwey Maſten und in England nur einen, der manchmal einen Giekbaum führt. Die Abbildung einer Heu findet man in *Chapmanns Architectura navalis.*

HEUDEN.

Holl. Heuden.

Ein kleines Fahrzeug in Brabant, das aber nur zum Binnenlander dient.

HIBERIOTA.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten.

HIBEROSA.

Der Name eines Fahrzeugs bey den alten Juden.

HIEL eines Maſts.

Holl. Hiel van een Maſt.
Dän. Maſtfod.
Schw. Maſtfot.
Engl. Heel of a maſt.
Franz. Pied d'un mât.
Ital. Pié d'un albero.
Span. Mecha.
Port. Pé do maſtro.

Der Fuſs des Maſts (Fig. 63. b.) der in dem Spuhr ſteht. Es iſt ſolcher viereckigt. ſ. Maſt.

HIELEN.

Holl. Hielen.
Dän. Være ſtyrlaſtig.
Schw. Vara ſtyrlaſtig.
Engl. To heel by the ſtern.
Franz. Carguer de l'arriere.
Ital. Eſſere appoppato.
Span. Ser metido de popa.
Port. Ser metido de poppa.

Das Schiff hielt wenn es hinten tiefer liegt als vorne, oder wenn der Kiel in Anſehung ſeiner Länge eine gegen den Waſſerpaſs geneigte Lage annimmt.

HIEL oder HIELING der Stenge.

Holl. Hieling van de ſteng.
Dän. Fod eller Häl af en Stæng.
Schw. Stängens häl eller fot.
Engl. Heel of a top-maſt.
Franz. Talon d'un mât de hune.
Ital. Cogion d'un albero di gabia.
Span. Coz del maſtelero.
Port. Coz do maſtareo.

Der Fuſs der Stenge (Fig. 237. z z.) worinn ſich die Scheiben des Stengenwindreeps und das Schloſsgat befinden.

HIEL oder HIELING des Kiels.

Holl. Hieling, agterkiel.
Dän. Hælen.
Schw. Häl af kölen.
Engl. Heel.
Franz. Talon de la quille.
Ital. Calcagno della chiglia.
Span. Zapata del codaſte.
Port. A extremidade da quilha aonde encaixa o pé do cadaſte.

Das hinterſte Ende des Kiels, worauf der Hinterſteven ruhet. Eben ſo wird das vorderſte Ende, worauf der Vorſteven ſteht, das Kinn oder der Kinnback genannt.

HIEL oder HIELING der Spannen.

Holl. Hiel of hieling van een ſpant.
Dän. Fod af en Spant.

Schw. Häl eller fot af en ſpant.
Engl. Heel of a frame.
Franz. Pied d'un couple, l'acculement.
Ital. Pié d'un quaderno.
Span. Pé de una cuaderna.
Port. Pé da caverna.

Der Fuſs der Spannen welcher auf dem Kiel ruhet.

HIERA.

So hieſs der Haupt- oder Pflichtanker bey den alten Griechen. ſ. Anker.

HIESSEN. ſ. Aufhieſſen.

Den Anker vor den Krahn HIESSEN. ſ. Anker No. 87.

HINEINFALLEN.

Man ſagt auf der Donau das Schiff iſt hineingefallen, wenn es von dem Strom ergriffen worden, daſs es nicht mehr geſteuert werden kann.

HINGSTEN. ſ. Springſtroppen.

HINTEN. ſ. Agter.

HINTEN aus etwas ſehen.

Holl. Regt agter uit zien.
Dän. Obſervere ret agter ud.
Schw. Obſervera rätt akter ut.
Engl. To ſee right aft.
Franz. Obſerver droit arriere.
Ital. Obſervare per la poppa.
Span. Obſervar por la popa.
Port. Obſervar por a popa.

ſ. die Erklärung unter Backſtagsweiſe.

HINTER der Hand. ſ. Hand.

HINTEREBBE. ſ. Hinter-Ebbe.

HINTERFLETH. ſ. Hinter-Fleth.

HINTERGALLERIE. ſ. Hinter-Gallerie.

HINTERKASTEL. ſ. Schanze.

HINTERLATERNE. ſ. Hinter-Laterne.

HINTERLASTIG. ſ. Hinter-Laſtig.

HINTERLEIK. ſ. Hinter-Leik.

HINTERLUKE. ſ. Hinter-Luke.

HINTERPFLICHT. ſ. Hinter-Pflicht.

HINTERSCHALE. ſ. Hinter-Schale.

HINTERSCHIFF. ſ. Hinter-Schiff.

HINTERSEGEL. ſ. Hinter-Segel.

HINTERSEITENTAKEL. ſ. Hinter-Seitentakel.

HINTERSPILL. ſ. Hinter-Spill.

HINTERSTEVEN. ſ. Hinter-Steven.

HINTERSTÜCKE.

Holl. Agter-ſtukken.
Dän. Agterſte Kanoner udi Archeliet.
Schw. Stykerna agter i et ſkepp.
Engl. Stern-chaſes.
Franz. Canons de retraite.
Ital. Cacciatori di poppo.
Span. Guarda timones.
Port. Guarda ſemes.

Die Kanonen in deri Konſtapelkammer, womit man ſich von hinten vertheidigt.

HINTERTAU. ſ. Hinter-Tau.

HIPPAGINES. *Griech.* hippegoi *oder* hippagogoi.

So hieſſen bey den Römern und Griechen die Fahrzeuge in welchen Pferde transportirt wurden.

HIPPOBATROI.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten.

HISTIA, harmena oder Phoſſones.

So hieſſen die Segel bey den Griechen.

HISTOS.

So hieſs der Maſt bey den alten Griechen.

HOBEL.

Holl. Schaaf.
Dän. Hövl.
Schw. Höfvel.
Engl. Plane, blokmaker's plane.
Franz. Rabot.
Ital. Ciuna.
Span. Cepillo (Garlopa *ein groſſer Hobel*).
Port. Cepilho.

Ein bekanntes Werkzeug, womit, vermittelſt des Stoſſes mit einem geſchärften Eiſen, eine Fläche, die bereits vorläufig geebnet iſt, weiter vollkommen geglättet oder auch gebildet wird, Die verſchiedenen Arten Hobel, welche von den Tiſchlern und andern Holzarbeitern gebraucht werden, gehören nicht hieher, ſondern ich will die Hobel anführen, welche von den Blockmachern gebraucht werden. Sie bedienen ſich nämlich der Schrufhobel, Schlichthobel und Rundhobel. Der Schrufhobel oder Rufhobel iſt ein kleiner Handhobel, der eine geradelinigte Schneide und auch eben ſolche Bahn hat. Der Schlichthobel iſt eben ſo geſtaltet aber gröſſer. Der Rundhobel hat eine hohle Schneide und Bahn. Man gebraucht ſolchen, die convexen Seiten der Blöcke zu behobeln. ſ. Roffel und Schave.

Schruf-HOBEL.

Holl. Schaafje.
Dän. Liden Hövl.
Schw. Skrubbhöfvel.
Engl. Small plane.
Franz. Petit rabot.
Ital. Ciunetta.
Span. Cepillo de mano.
Port. Cepilho de mão.

ſ. Hobel.

Schlicht-HOBEL.

Holl. Slegt-ſchaaf.
Dän. Slet-Hövl.
Schw. Slätthöfvel.
Engl. Flat plane.
Franz. Rabot plat.
Ital. Ciuna piana.
Span. Cepillo llano.
Port. Cepilho plano.

ſ. Hobel.

Rund-

Rund-HOBEL.

Holl. Block-ſchaaf, Rond-ſchaaf.
Dän. Rund-Hövl.
Schw. Rund-höfvel.
Engl. Round plane.
Franz. Rabot ronde.
Ital. Ciuna rotonda.
Span. Cepillo de media caña.
Port. Cepilho oco, concavo.

ſ. Hobel.

HOCH beym Winde ſegeln.

ſ. Dicht beym Winde ſegeln.

HOCH Waſſer.

Holl. Hoog-waater.
Dän. Höjt vand.
Schw. Högt vatten.
Engl. High water or the higheſt of the flood.
Franz. Marée haute.
Ital. Marea piena.
Span. Plena mar.
Port. Maré alta, cheia.

ſ. die Erklärung unter Ebbe und Fluth.

HOCH! HOCH in der Kuhl!

Holl. Hoog!
Dän. Höj!
Schw. Hög!
Engl. Hoay!
Franz. Haut!
Ital. Alto!
Span O de la guardia!
Port. Olá guardia!

Ein Zuruf des wachthabenden Officiers an das Volk in der Kuhl oder anderswo, um zu hören ob auch alle munter ſind. Die Antwort darauf iſt: alles wol. Hoch! iſt gewöhnlich auf Schiffen der Ausruf, wenn man jemand rufen will, ſo ſagt man z. B. Bootsmann hoch! Koch hoch! &c.

HOCHBORD Schiff.

Holl. Hoogboord Schip.
Dän. Et ſtort Skib.
Schw. Skepp med et högt bord.

Engl. A general name for large ſhips.
Franz. Vaiſſeau de haut bord.
Ital. Nave d'alto bordo.
Span. Navio de alto bordo.
Port. Navio de alto bordo.

Dieſes Wort iſt wenig mehr gebräuchlich. Man verſteht unter Hochbord alle Kriegsſchiffe und Kauffahrer die einen hohen Bord haben, zum Unterſchied von Niederbord, die Segel und Riemen führen: als Galeeren, Schebecken, &c. ſ. Niederbord Schiff.

HOCHENAU oder HOHENAU.

So heiſſen die gröſsten Fahrzeuge auf der Donau, die ungefähr 136 bayerſche Fuſs lang ſind.

HOCK.

Holl. Hok.
Dän. Sted for Kreaturer.
Schw. Fähus.
Engl. Cott or pen wherein ſheeps &c. are incloſed.
Franz. Parc à Beſtiaux, cage.
Ital. Parco, pecorile.
Span. Redil.
Port. Curral do gado.

Bedeutet allgemein in der Niederländiſchen Sprache ein Stall oder Behältniſs fürs Vieh. Auf Kriegsſchiffen beſtehen ſolche aus einem Verſchlag von Brettern auf dem Zwiſchendeck. Zur Zeit des Treffens werden ſie aber weggeräumt. Dieſe Hocken ſind der auf dem Zwiſchendeck befindlichen Beſatzung, wegen der ſtarken Hitze und Ausdünſtung des Viehes, ungemein ſchädlich und Urſache vieler Krankheiten; ſie ſollten daher ſo viel wie möglich vermieden werden und allenfalls nur auf Schiffen, die zu einer weiten Reiſe beſtimmt ſind, Statt finden. Der Aehnlichkeit wegen verſteht man unter Hock zu Maſten auch ein Behältniſs oder ein von Pfählen eingeſchloſſener Platz am Ufer, worin das Waſſer dringt und wo man alle Arten Maſten, die noch nicht bearbeitet werden ſollen, conſervirt. Schaf-Hock wird auf Schiffen der Platz vom Vorſteven bis zum Bratſpill genannt, vielleicht weil vormals daſelbſt ein Stall oder Hock für Schafe war.

HOCK zu Maſten.

Holl. Hok tot maſten.
Dän. Gröſt eller Sted for Maſter.

Schw.

Schw. Maſt-grop, maſt-ſtälle i Sjön.
Engl. Maſt pond.
Franz. Foſſe aux mats.
Ital. Recinto da tenere gli alberi in conſerva.
Span. Laguna por los palos.
Port. Lagoa por mâſtros.

ſ. die Erklärung unter Hock.

Schaf-HOCK.

Holl. Schaapenhok.
Dän. Skaphok.
Schw. Schaphock.
Engl. The foremoſt part of a ſhip between the ſtem and the fore-caſtle.
Franz. L'avant d'un vaiſſeau entre l'étrave & le gaillard.
Ital. La parte della prua frà l'aſta di prua ed il caſtello di prua.
Span. La parte de la proa entre el branque y caſtillo.
Port. A parte do navio deſde a roda até o caſtello de proa.

ſ. die Erklärung unter Hock.

HOFMEISTER.

Holl. Hofmeeſter.
Dän. Hofmeſter.
Schw. Hofmäſtare.
Engl. Capitain's ſteward.
Franz. Maître valet du capitaine.
Ital. Maggiordomo della camera.
Span. Mayordomo.
Port. Mayordomo.

Der vornehmſte Schiffs-Junge, welcher das Eſſen für die Kajüte und alles was dieſelbe angeht beſorgt. Er hat auch alles was in der Kajüte iſt, in Händen. Der Kajütswächter iſt hingegen blos der Aufwärter des Kapitains.

HOFSTEDE. ſ. Hafen-Anker.

HÖHE des Pols. ſ. Polhöhe.

HÖHE der Sonne oder eines Geſtirns.

Holl. Hoogte van de Zon.
Dän. Solens Höjde.

Schw. Solens högd.
Engl. Sun's altitude.
Franz. Hauteur du ſoleil.
Ital. Altezza del ſole.
Span. Altura del ſol.
Port. Altura do ſol.

Der zwiſchen dem Horizont und einem Geſtirne oder andern Puncte des Himmels enthaltene Bogen eines Scheitelkreiſes. Dieſer Bogen iſt das Maaſs des Winkels, welchen die nach dem Sterne oder Puncte gezogene Geſichtslinie mit der Horizontalebne macht. Der Abſtand vom Scheitel iſt das Complement der Höhe zu 90°, weil der zwiſchen Scheitel und Horizont enthaltene Bogen des Scheitelkreiſes überall 90° ausmacht.

Die HÖHE nehmen.

Holl. Hoogte neemen, de Zon peilen.
Dän. Tage Hojden.
Schw. Taga högden.
Engl. To make an obſervation of the ſun's altitude.
Franz. Prendre hauteur.
Ital. Prendere la altezza.
Span. Tomar la altura.
Port. Tomar a altura.

Die Höhe der Sonne beobachten. Das Werkzeug welches man hiezu gebraucht iſt allgemein der Hadleyſche Quadrant. Vormals bediente man ſich des Jakobsſtabs, Man ſehe auch Reflectionszirkel.

Auf der HÖHE einer Inſel oder eines Orts ſeyn.

Holl. Op de hoogte van een plaats zyn.
Dän. Være paa Höjden af en öe.
Schw. Vara på högden af någon ort.
Engl. To be in the latitude of an island.
Franz. Etre à la hauteur d'une Ile.
Ital. Star nella latitudine d'una Iſola.
Span. Eſtár en la altura ó latitud de una Isla.
Port. Eſtár na altura de huma Ilha.

Sich auf derſelben Latitudo des Orts befinden.

Die HÖHE von einem Kaap oder Vorgebürge haben.

Holl. De hoogte of loef van een Kaap hebben.
Dän. Have Höjden af et Forbierg eller Næs.
Schw. Hafva högden af någon udde.
Engl. To weather a cape.
Franz. Paſſer au vent d'un cap.
Ital. Aver il ſopravento d'un capo.
Span. Aver el barlovento de un cabo.
Port. Aver o barlavento ou a altura de hum cabo para poder montar-o.

Heiſst ſich ſo weit luvwärts von dem Kaap befinden, daſs man daſſelbe umſegeln kann.

HÖHE des Vor- und Hinterſtevens.

Holl. Hoogte van de voor- en agterſteven.
Dän. For- og Agterſtævens Höjde.
Schw. För- och Ackterſtäfvens högd.
Engl. Height of the ſtem and ſternpoſt.
Franz. Hauteur de l'étrave & de l'étambot.
Ital. Altezza della aſta di prua e di popa.
Span. Altura de la roda ó del branque y del codaſte.
Port. Altura da roda de proa e do cadaſte.

Die Höhe von der obern Seite des Kiels bis zum Kopf oder dem äuſſerſten Ende des Stevens, lothrecht gemeſſen.

Die HOHE See haben.

Holl. De hooge Zee hebben.
Dän. Have den höje Söe.
Schw. Hafva ſjö-rum.
Engl. To have ſea-room.
Franz. Avoir belle derive, avoir de l'eau à courir.
Ital. Star ſull alto mare.
Span. Ser en el ancho mar, ſer muy forano.
Port. Eſtár no alto mar.

Heiſst weit vom Lande entfernt, oder weit auſſer dem Geſicht des Landes ſeyn, ſo daſs man keine Gefahr vom Leger-Wall mehr hat.

HOHE BORD. ſ. Bord.

Nicht HÖHER!

Holl. Niet hooger!
Dän. Intet höyere!
Schw. Kom intet högre!
Engl. You are all in the wind! — Keep her full! — No nearer!
Franz. Defie du vent!
Ital. Non orza più!
Span. Envela! non orza mas! no mas de lóo!
Port. Naô orza mais! naô mais de ló!

Der Befehl an die Steurer nicht dichter beym Winde zu halten als man bereits ſegelt. Nicht lager iſt hingegen der Befehl, nicht weiter abzufallen.

HOHL oder HOLL des Schiffs.

Holl. Hol of Holte van het Schip.
Dän. Skibs Dybhed.
Schw. Djup af ſkeppet, diſtancen från öfverkant af kölen til öfverkanten af balken vid ſtorluckan.
Engl. The depth of a ſhip.
Franz. Pontal ou creux d'un vaiſſeau.
Ital. Pontale della nave.
Span. Pontal riguroſo.
Port. Pontal do poraô deſde a face de cima da quilha até a face de cima do vaô grande.

Die Tiefe des Raums eines Schiffs oder die Entfernung von der obern Seite des Kiels bis zur obern Seite der Deckbalken des erſten Decks, in der Mitte oder im Hauptſpann gemeſſen. An jeder andern Stelle würde das Holl wegen der Erhebung oder des Springs der Decken tiefer ſeyn. In den mehrſten Schiffen iſt die Tiefe des Holls der Hälfte ihrer gröſsten Breite gleich.

Das Hohl oder Holl des Raums iſt die Entfernung von der obern Seite des Kollſchweins bis zur obern Seite (bey den Portugieſen und Schweden, auch wohl bey andern, von der untern Seite) der Deckbalken des erſten Decks ebenfalls in der Mitte oder von dem Deckbalken bey der groſſen Luke, lothrecht gemeſſen. Dieſe Tiefe muſs man bey dem Ausmeſſen der Schiffe kennen, um den cubiſchen Inhalt des Raums zu finden. Das Holl des Raums iſt alſo um die Tiefe der Deck-

balken, des Kollſchweins und der Bauchſtücke, weniger als das eigentliche Holl des Schiffs.

Unter Holl des Schiffs verſteht man auch manchmal den Körper deſſelben. Z. B. Wenn man in einer groſſen Entfernung ein Schiff entdeckt, deſſen Maſten und Tauwerk man noch nicht gewahr wird, ſo ſieht man blos das Holl. Faſt im ähnlichen Verſtande ſagt man, die Stengen und Raaen ins Holl ſtreichen. ſ. Anker No. 133. Ueberhaupt bedeutet Holl ſo viel als hohl oder tief. So ſagt man von einem Schiffe, daſs es zwiſchen Decks ſehr holl, oder daſs das Zwiſchendeck tief verbunden iſt, wenn ſolches eine ziemliche Höhe oder Tiefe hat. Ein flaches Zwiſchendeck bedeutet das Gegentheil.

HOHL oder HOLL des Raums.

Holl. Holte van het ruim.
Dän. Laſtens Dybhed.
Schw. Djup i rummet.
Engl. Depth of the hold.
Franz. Creux de calle.
Ital. Pontale della ſtiva.
Span. Puntal con que ſe debe arquear.
Port. Pontal do poraõ.

ſ. die Erklärung unter Hohl des Schiffs.

HOHL oder HOLL der Decken.

ſ. Tiefe der Decken.

Mit Stengen und Raaen ins HOHL oder HOLL geſtrichen, vor Anker liegen.

ſ. Anker No. 133.

HOHL Waſſer, HOHLE See.

Holl. Bol waater.
Dän. Stærk Söegang, huul ſjö.
Schw. Häll ſjö.
Engl. Great ſea, a high ſea.
Franz. Groſſe mer.
Ital. Mar groſſo.
Span. Grueſſa mar.
Port. Mar groſſo.

Man ſagt es iſt hohle See oder die See geht ſehr hohl, wenn die Wellen ſehr hoch gehen.

HOHLDEISSEL oder HOLLDEISSEL.

ſ. Hol-Deiſſel.

HOHSFASS.

ſ. Oehsfaſs.

HOI.

ſ. Heu.

HOLEN.

Holl. Haalen.
Dän. Hale.
Schw. Hala.
Engl. To haul.
Franz. Haler.
Ital. Alare.
Span. Alar.
Port. Alar.

An ein einfaches Tau oder an den Läufer eines Takels, oder einer Gien ziehen, um vermittelſt deſſelben eine Laſt fortzuſchleppen oder in die Höhe zu winden. Holen unterſcheidet ſich von Hieſſen darin, daſs letzteres nur vermittelſt ſchwerer mechaniſcher Werkzeuge geſchiehet. ſ. Aufholen, Abholen, Anholen, Umholen, Verholen.

Den Anker zu Hauſe HOLEN.

ſ. Anker No. 74.

Unter das Ankertau HOLEN.

ſ. Anker No. 124.

HOLK.

ſ. Hulk.

HOLKADES.

So wurden bey den Griechen die Laſtſchiffe genannt, zum Unterſchied von den Kriegsſchiffen die eigentlich *nees* hieſſen. Man nannte die Laſtſchiffe aber auch *phortegoi*. Vielleicht kömmt von der erſten Benennung noch das jetzt bekannte Wort Holk oder Hulk her.

HOLKOI.

Hieſſen bey den Griechen Taue, die zum Verholen und Bugſieren der Schiffe dienten.

HOLL.

ſ. Hohl.

HOLLANDER.

Holl. Hollander.
Dän. Hollander.
Schw. Hollander, Smackſtek.
Engl. A cat's paw.
Franz. Gueule de raie.

Ital.

Ital. Bocca di cane.
Span. Boca de lobo.
Port. Boca de lobo.

Eine Art Stich oder Schlag mit dem Ende eines Taues (Fig. 196.) oder Läufers, vermittelſt welches man ſolchen an den Haken eines Takels befeſtigt, um darauf zu winden. So werden z. B. die Taljereeps an einen Takel-Haken befeſtigt, um ſie mit dem Takel anzuſetzen.

HÖLLE. ſ. Hell.

HOLM.

Holl. Werf.
Dän. Holm.
Schw. Holm.
Engl. Wharf.
Franz. Chantier.
Ital. Cantiere.
Span. Aſtillero.
Port. Eſtaleiro.

So heiſst in Kopenhagen und Stockholm der Platz wo Schiffe gebauet werden, weil ſolcher ein Wärder oder eine kleine Inſel iſt, die in dieſen Sprachen Holm genannt wird. Der Holm-Admiral zu Stockholm iſt derjenige Flaggmann, der beſondere Aufſicht über das Schiffszimmerwerft hat, und die Holmbedienten ſind der Equipagemeiſter, Werfts-Schiffer und Baumeiſter.

HOLZ.

Holl. Hout.
Dän. Tömmer.
Schw. Timmer.
Engl. Timber.
Franz. Bois.
Ital. Legno.
Span. Madera.
Port. Madeira.

Gewöhnlich ſind alle Stücke die den Rumpf oder das Gerippe des Schiffs ausmachen, von Eichen Holz, ebenfalls alle Planken, Berghölzer, Wegeringen oder alles was zur äuſſern und innern Bekleidung gehört. Zum Kiel und den Steven wird auch wohl in Ermangelung des Eichenholzes, Büchen oder auch Ipern genommen. Zu den Planken iſt die Buche nicht ſo tauglich als die Eiche, weil ſie auſſer dem Waſſer

bald das Feuer bekömmt. Im Waſſer conſervirt ſich ſolche freylich ſehr gut, allein der beſtändig in demſelben bleibende kauſtiſche Saft friſst ſehr leicht die Spiker an. Das Föhrenholz dient zu den Schotten oder Abtheilungen im Schiff und zu den Deckplanken; doch ſind die Leibhölzer und Waſſergangen von Eichen. Die auſſer dem Waſſer befindlichen Seitenplanken ſind zuweilen auch nur von Föhrenholz, ſelbſt auf Kriegsſchiffen, allein wenn man auch nicht auf die Dauerhaftigkeit hiebey ſehen will, ſo ſchadet ſolches doch bey einem Treffen durch das Splittern mehr als das Eichenholz. Zu den Maſten, Stengen, Raaen und überhaupt zum Rundholz wird jederzeit die Tanne genommen, weil dieſes Holz leicht und biegſam iſt. Die Pumpen werden von Ipern oder Ulmen gemacht, auf kleinen Fahrzeugen auch wohl von Eſchen oder Erlen.

In Schweden und Rusland bauet man ganz föhrene Schiffe, die aber in Vergleich gegen eichene nur von kurzer Dauer ſind. In Spanien und Portugall giebt es einzelne Schiffe von Mahagony, Cedern, und andern in Amerika bekannten Hölzern, die weit ſchwerer und dauerhafter als die Eiche ſind.

Das Holz, welches zum Schiffbau gebraucht wird, muſs nicht allein geſund und von guter Qualität, ſondern auch völlig ausgetrocknet ſeyn, weil es ſich widrigenfalls wirft und Spalten bekömmt. Auch muſs das Spint ſorgfältig von demſelben abgemacht werden, weil daraus der Fuchs entſteht. Alles Holz muſs im Anfang des Winters, oder zu der Jahrszeit da der Saft aus den Bäumen getreten iſt, gefället werden. Wird das Holz aber zu der Zeit gefället, da der Saft ſchon in die Bäume getreten und die Pores derſelben offen ſtehen, ſo kann es ſich nicht lange conſerviren, ſondern fängt bald an zu verfaulen. Im Waſſer und inſonderheit im Seewaſſer hält ſich das Holz weit beſſer als wenn es der Luft ausgeſetzt iſt, man ſtapelt es daher auf einander und verſenkt es.

Um ſich einen Begrif von der ungeheuren Menge Holz zu machen, die zum Bau eines Kriegsſchiffs gebraucht wird, will ich hier bemerken, daſs zu einem franzöſiſchen Schiff von 116 Kanonen 124886 Cubic Fuſs Eichen und 10444 Cubic Fuſs Föhrenholz erfordert werden, auſſer den Maſten, Raaen, Blöcken und Raperten. Zu einem Schiff von 74 Kanonen gehören 77790 Cubic Fuſs Eichen und 7835 Cubic Fuſs Föhrenholz. Nimmt man nun an, daſs bey dem Behauen

die Hälfte des Holzes verlohren geht und daſs ein Cubic Fuſs Holz, wenn man das Eiſen dazu rechnet, 70 franz. Pfund wiegt, ſo findet man, daſs der Rumpf eines Schiffs von 116 Kanonen ein Gewicht von 2400 bis 2500 Tonnen, und derjenige eines Schiffs von 74 Kanonen 14 bis 1500 Tonnen, die Tonne zu 2000 Pfnnd gerechnet, hat, welches auch mit der Erfahrung übereinſtimmt.

Eichen-HOLZ. ſ. Eiche.

Eſchen-HOLZ.

Holl. Eſche, Eſch.
Dän. Aſk, Aſke.
Schw. Aſk.
Engl. Aſh.
Franz. Frêne.
Ital. Fraſſino.
Span. Freſno.
Port. Freixo.

ſ. Holz.

Büchen-HOLZ.

Holl. Beuken- of Boeken-hout.
Dän. Bög.
Schw. Bok eller Bök.
Engl. Beech.
Franz. Hêtre.
Ital. Faggio.
Span. Haya.
Port. Faia.

ſ. Holz.

Ulmen- oder Ipern-HOLZ.

Holl. Olmen, ypen-hout.
Dän. Alm.
Schw. Alm.
Engl. Elm.
Franz. Bois d'ormeau.
Ital. Olmo.
Span. Olmo.
Port. Olmo.

ſ. Holz.

Föhren-HOLZ, Tannen-HOLZ, Fichten-HOLZ.

Holl. Vuuren-hout.
Dän. Fyrr.

Schw. Furu.
Engl. Fir.
Franz. Sapin.
Ital. Pino.
Span. Pino.
Port. Pinho.

Dieſe Holzarten ſind wenig von einander unterſchieden und werden alle in der Seeſprache unter dem Namen Föhrenholz begriffen. ſ. Holz.

Pock-HOLZ.

Holl. Pok-hout.
Dän. Pokholt.
Schw. Pockenholt.
Engl. Lignum vitæ.
Franz. Gayac ou gaïac.
Ital. Legno ſanto.
Span. Palo ſanto.
Port. Páo ſanto.

Ein auſſerordentlich feſtes und ſchweres Holz, welches aus Amerika kommt. Man gebraucht es wegen ſeiner Härte zu Scheiben in den Blöcken.

Grünes HOLZ.

Holl. Groen hout.
Dän. Grönt Træ.
Schw. Grön eller, friſk ſkog.
Engl. Green wood.
Franz. Bois vif.
Ital. Legno verde.
Span. Madera verde.
Port. Madeira verde.

So nennt man Holz welches erſt gefället worden und welches erſt austrocknen muſs, ehe es zum Bau gebraucht werden kann.

Rauges HOLZ. ſ. Raug.

Wankantiges HOLZ. ſ. Wankantig.

Splintig HOLZ. ſ. Splintig.

Feurig HOLZ. ſ. Feurig.

Wurmſtichig HOLZ. ſ. Wurmſtichig.

Krumm-HOLZ. ſ. Krummholz.

Stau-HOLZ. ſ. Stauholz.

Berg-HOLZ. ſ. Bergholz.

Stell-HOLZ einer Kanone. ſ. Richtholz oder Richtkiel.

Spriet-HOLZ. ſ. Spriетholz.

HÖLZERNE Kanone. ſ. Kanone.

HOLZ-Gellen. ſ. Gellen.

HOLZTRIFTEN.

Nennt man in Königsberg die Flöſſe, welche aus Littauen und dem Innern des Landes daſelbſt ankommen und ſowol Schiff- und Stab- als Bau- und Brennholz liefern.

HOOFD.

Holl. Hoofd.
Dän. Bulverkdæmning hos en Havn.
Schw. Dämning.
Engl. Pier, molehead.
Franz. Jettée.
Ital. Molo.
Span. Lingueta del muelle.
Port. Molhe.

Ein in die See gehender Damm, vor einem Hafen, wodurch die Wellen gebrochen werden. An den Orten wo ſtarke Ebbe und Fluth iſt und man bey der Ebbe trocken arbeiten kann, wird ein ſolches Hoofd von Quaderſteinen aufgemauert. An andern Orten, wo der Boden ſumpfig iſt, werden zu dem Ende Pfähle eingerammt, auch verſenkt man, um einen Grund zu bekommen, Steine. Bey vielen Häfen findet man mehrere ſolche Hoofden oder Dämme, zwiſchen welchen die Schiffe aus- und eingehen müſſen.

HOOFDT.

Holl. Hoofd.
Dän. Næs, Odd.
Schw. Näs, landsudd.
Engl. Fore-land, point.
Franz. Pointe de terre.
Ital. Punta di terra.

Span. Punta de tierra.
Port. Ponta de terra, cabo.

Eine in das Meer hervorragende Spitze des Landes.

HOOFDT oder Lehre (beym Reepſchläger).

Holl. Hoofd.
Dän. Top.
Schw. Top.
Engl. Laying-top.
Franz. Cabre, maſſon, cochoir, toupin, gabier, ſabat.
Ital. Pigna del carro.
Span. Serrador.
Port. Comedor.

Ein abgekürzter Kegel von Holz (Fig. 407. h h h.), an welchem nach ſeiner Länge in gleicher Entfernung von einander drey Rinnen oder Rümmel ausgehöhlet ſind. Der Reepſchläger gebraucht dieſes Werkzeug zu Tauen, die aus drey Duchten oder auch aus drey Kardeelen zuſammengedrehet werden. In dem dickſten Ende des Hoofdts befindet ſich ein Loch, durch welches ein runder Knüppel b b geſteckt wird. Dieſen Knüppel bindet man mit einer ſogenannten Bremſe c c c an den Schlitten d d d und ſchlägt ſolche auch etliche mal um den zuletzt zuſammen gedreheten Theil des Taues, wovon jede Ducht in einem Rümmel des Hoofdts liegt. Wenn nun die Dreher anfangen zu drehen, ſo ſtoſſen die Duchten durch ihre Verwickelung das Hoofdt mit dem Schlitten weiter fort, und der Reepſchläger braucht nur die Bremſe etwas nachzulaſſen, wenn das Tau ſtark genug gedrehet iſt. Bey vierſchäftigen Tauen gebraucht man ein vierrümmliches Hoofdt. Ueberhaupt iſt die Dicke des Hoofdts verhältniſsmäſſig nach der Dicke der Taue eingerichtet. So braucht man z. B. ein kleines dreyrümmliches Hoofdt, das Hüfing zuſammen zu drehen, und ein noch kleineres zweyrümmliches zum Marlien (Fig. 405.). ſ. Tau, Marlien und Hüfing.

Eſels-HOOFDT. ſ. Eſelshaupt.

Doods-HOOFDT. ſ. Doodshoofdt.

HOOSFASS. ſ. Oehsfaſs.

HOOSGAT. ſ. Oehsgat.

HORIA.

Scheint bey den Alten eine Art Jolle oder Schute bedeutet zu haben.

HORIOLÆ.

Gewiſſe Fahrzeuge bey den Alten.

HORIZONT, Kimm oder Kimming.

Lat. Horizon, Circulus finitor.

Holl. Kim, Horizont.
Dän. Horizont, Kimming.
Schw. Horizont, kimming.
Engl. Horizont.
Franz. Horizon.
Ital. Orizonte.
Span. Horizonte.
Port. Horiſonte.

Ueberall auf der Erdfläche, wo nicht hohe Gegenſtände die freye Ausſicht hindern, ſieht es aus als ob ſich das Auge in einer kreisförmigen Ebne befände, auf der der Himmel wie ein hohles Gewölbe, ringsherum aufliegt. Dieſe Ebene ſelbſt und auch ihr Umkreis heiſſen der ſcheinbare Horizont, und in der Seeſprache die Kimm oder Kimming (ſ. Düking der Kimm). Dieſe Ebne ſelbſt berührt die kugelförmige Erdfläche an dem Orte wo das Auge ſteht, und wird alſo (Fig. XIII.) durch h r vorgeſtellt.

Eine Ebene H C R mit dieſer berührenden parallel durch C den Mittelpunct der Erde geführt, heiſst der wahre Horizont. Eben dieſen Namen führt auch ihr Umkreis, der ein gröſster Kreis der Spähre iſt. Beyde Horizonte ſtehen von einander, um den Bogen H h oder um das Maaſs des Winkels H C h. ab, welcher den Namen der Horizontparallaxe führt, und deſto kleiner wird, je kleiner man die Erdkugel in Vergleichung mit der Himmelskugel annimmt. Da ſich nun in Abſicht auf die Fixſterne nicht die mindeſte Spuhr einer Horizontalparallaxe, ſelbſt durch die genaueſten Beobachtungen, entdecken läſst, ſo muſs, in Vergleichung mit der Kugel der Fixſterne, die ganze Erde für unendlich klein angenommeu werden, daſs alſo o und c in einen Punct zuſammen fallen, und zwiſchen wahrem und ſcheinbarem Horizont kein Unterſchied mehr zu machen iſt. Bey Betrachtung des Mondes, der Sonne und der Planeten aber bleibt dieſer

Unterſchied, und eben durch ihn werden die Entfernungen dieſer Körper von uns gemeſſen. ſ. Parallaxe.

HORMOI oder HYPHORMOI.

So hieſſen bey den Alten die Rheden wo Schiffe ankern konnten. Das noch jetzt in der italieniſchen Seeſprache bekannte Wort *ormeggiare* ſcheint hievon ſeinen Urſprung zu haben.

HORN oder Kraut-HORN. ſ. Krauthorn.

Leik-HORN. ſ. Leikhorn.

Schoot-HORN. ſ. Schoothorn.

HORNKLAMP. ſ. Horn-Klamp.

HOSE, Waſſer-HOSE. ſ. Waſſerhoſe.

Muskiten-HOSE. ſ. Muskitenhoſe.

HORTATOR remigum. ſ. Ageator.

HOSPITALSCHIFF.

Holl. Hoſpital-ſchip.
Dän. Hoſpital-Skib, Syge-Skib.
Schw. Hoſpital-ſkepp.
Engl. Hoſpital-ſhip.
Franz. Vaiſſeau hôpital.
Ital. Spedale.
Span. Barco de Hospital.
Port. Hospital.

Iſt ein Schiff bey einer Flotte, welches dazu eingerichtet und beſtimmt iſt, die Kranken und Verwundeten der Kriegsſchiffe aufzunehmen, und um ſie zu verpflegen und zu verbinden, befinden ſich am Bord deſſelben Aerzte und Wundärzte. Das Zwiſchendeck der Hoſpitalſchiffe iſt ſehr hoch und mit vielen Luftpforten verſehen, damit die friſche Luft daſelbſt circuliren kann. Auch ſind an den Seiten etliche groſſe Pforten, die man bey gutem Wetter öfnen kann.

HOY. ſ. Heu.

HUBEL. ſ. Hobel.

HUK, HUHK oder HUKE.

Holl. Hoek.
Dän. Næs, Odd.

Schw. Näs, Landsudd.
Engl. Fore-land or point.
Franz. Pointe, cap.
Ital. Punta, capo.
Span. Punta, cabo.
Port. Ponta, cabo.

Eine kleine hervorragende Ecke oder Spitze des Landes.

HUK.

Holl. Hoek.
Dän. Angel, Fiſkerkrog.
Schw. Fiſkkrok.
Engl. Hook, fiſh-hook.
Franz. Hameçon.
Ital. Amo.
Span. Anzuelo.
Port. Anzol.

Ein Fiſchangel.

HUKMANNEN. ſ. Tarmen oder Hukmannen.

HUKER.

Holl. Hoeker.
Dän. Huker.
Schw. Hukare.
Engl. Howker.
Franz. Houcre.
Ital. Sapata, Ucaro.
Span. Ucaro.
Port. Huquer, Gangorra, Charrua.

Ein bey den Holländern, Dänen und Schweden gebräuchliches Fahrzeug. Man hat einmaſtige und dreymaſtige Huker. Die dreymaſtigen Huker ſind beynahe eben ſo geſtaltet wie die dreymaſtigen Galioten, doch haben ſie vorne eine Art Galjon, welches man bey den Galioten nicht findet. Der einmaſtige Huker hat einen groſſen und einen kleinen Beſahnmaſt, der wie auf Kuffen im Deck ſteht und nicht auf einem Heck wie auf Schmacken. Ueberhaupt hat der einmaſtige Huker viele Aehnlichkeit mit einer Kuff, doch ſind ſeine Maſten höher und die groſſe Wand fährt agterlicher, beynahe mittſchiffs, er führt auch wohl Stengen und Bramſtengen. Das groſſe Segel iſt ein ordentliches Raaſegel. Kuffen

haben nur im Gegentheil ein Gaffelſegel. Wenn auf einem Huker das groſſe Segel gereeft werden ſoll, ſo wird die Raa aufs Deck geſtrichen, und das Segel auf dem Deck gereeft. Der Huker führt ferner ein groſſes Mars- und Bramſegel, auch noch ein Gaffelſegel am groſſen und am Beſahnmaſt. Vorne hat er eine Stagfock und einen groſſen Klüver, auch manchmal noch einen Jager. Das Bugſpriet kann auf einem Huker aus und eingeholt werden, man nennt es daher einen Ausleger und den Klüverbaum oder den Stock, womit man es noch verlängert, den Jagerſtock.

Es giebt auch Huker-Jachten, die nur einen Maſt mit einem Raa- und Gaffelſegel haben. In *Chapmanns Architectura navalis* findet man auſſer einem Huker und Huker-Jacht auch einen Hummerhuker abgebildet, der inſonderheit zum Hummerfang gebraucht wird.

HULK oder HOLK.

In alten Zeiten war dieſes der Name eines ſchweren Laſtſchiffes, das in den nördlichen Gewäſſern gebraucht wurde, vermuthlich kommt der Name aus dem Griechiſchen von *holkades* her.

Jetzt bedeutet Hulk bey den Schweden ein Bullen oder ein altes Schiff mit einer Art Krahn, womit andere Schiffe gekielholet und ihre Maſten aus- und eingeſetzt werden; auch dient es dazu, die Kanonen an Bord zu ſetzen.

Bey den Engländern bedeutet *hulk* beynahe eben daſſelbe, nämlich ein zum Theil abgebrochenes altes Kriegsſchiff mit einem hohen und ſtarken Maſt, der durch Wandtauen und Stagen gehalten wird. An demſelben ſteht ein Bock, woran eine Gien hängt, und der vermittelſt Jolltauen ſo weit niedergelaſſen werden kann, bis der Maſt ſenkrecht über ſeinem Fiſch hängt. Einen ähnlichen Bock ſieht man (Fig. 422.) an einer in Frankreich gebräuchlichen Maſchine, die Maſten einzuſetzen. ſ. Maſtenkrahn.

HUMMER.

Holl. Homber of hummer.
Dän. Hummer.
Schw. Hummer.
Engl. Top-maſt-head.
Franz. Tête des mâts de hune.
Ital. La teſta degli alberi di gabbia.

Span.

Span. El tope de los maſteleros onde eſtá el reclame.
Port. A parte oitavada ou mais alta dos maſtareos.

Das oberſte der Stengen und Bramſtengen, welches nicht rund ſondern gewöhnlich achteckigt iſt, es befindet ſich, wenn ſie aufgeſetzt ſind, unter den Sahlingen. In dem Hummer war vormals ein Scheibengat, welches das Hummergat genannt wurde, und wodurch das Drehreep der Mars- und Bramraaen fuhr. Weil aber dadurch die Stengen ſehr geſchwächt werden, ſo findet man ſolches jetzt faſt gar nicht mehr, ſondern das Drehreep fährt durch Blöcke, die unter den Sahlingen hängen. ſ. Drehreep.

HUMMERGAT.

Holl. Hombergat of hummergat.
Dän. Hummergat.
Schw. Hummergat.
Engl. Tye-hole or ſheave-hole in a top-maſt-head through which the top-ſail-tye is reeved.
Franz. Encornail.
Ital. Pertuſo negli alberi di gabbia per la taga.
Span. Reclame.
Port. Buraco no alto dos maſtareos por onde paſſa a oſtaga.

ſ. die Erklärung unter Hummer.

HUNDEFOCK.

Holl. Hondefok.
Dän. Hunde-Fokken.
Schw. Hunde-Fockan, ſtore-ſtagſegels-fall.
Engl. Haliard of the main-ſtay-ſail.
Franz. Driſſe de la grande voile d'étai.
Ital. Drizza della vela maeſtra di ſtrallo.
Span. Driza de la vela del eſtay mayor.
Port. Aderiça da vela do eſtay grande.

So wird auch die Fall des groſſen Stagſegels genannt, welche doppelt iſt oder zwey Parten hat: das eine Ende iſt nämlich oben am Stag feſt und fährt durch einen Block am Ende des Stagſegels und durch einen andern der bey dem Auge des Stags ſitzt zum Schiff hinunter. ſ. Fall.

HUNDENENDE eines Taues.

Holl. Honden-end.
Dän. Hunde-Ende af et Toug.
Schw. Hund-ände.

Engl. Rope-maker's end.
Franz. Oeillet ou tite d'un cordage.
Ital. Cima d'un capo nuovo.
Span. Teſtigos de un cabo.
Port. Cepilho de hum cabo novo.

So heiſst an einem neuen Tau das Ende (Fig. 387. a a.), wo alle Kabelgarne doppelte Parten ſind Dieſes Ende iſt an den Dreher (Fig. 408. x x.) befeſtigt geweſen.

HUNDENHAUS.

Holl. Hondenhuis.
Dän. Kap, Ruf.
Schw. En Kappa.
Engl. Hood, companion.
Franz. Capot d'echelle.
Ital. Cappa della ſcala.
Span. Mamparo ó ſombrero della eſcalera.
Port. Anteparas da eſcada.

Eine hölzerne Kappe, die wie ein Hundenhaus geſtaltet iſt und bey ſchlechtem Wetter über eine Schiffs- oder Kajütsluke geſetzt wird, daſs das Waſſer nicht hineinſchlage. Sie iſt an der Leeſeite offen, damit man ins Schiff ſteigen kann, ohne die Kappe abzunehmen.

HUNDENPÜNT.

Holl. Hondepint, Katteſtaart.
Dän. Katte-Stiert, Katte-Pynte, Hunde Pynte. At katte en Tougværks Ende.
Schw. Kattſvans, Hundpynta, pynta tågverket i änderna.
Engl. Pointing.
Franz. Queue de rat.
Ital. Coda di ratto.
Span. Rabo de rata.
Port. Rabo de raposa.

So wird ein ſpitz zulaufendes Ende von einem Tau genannt (Fig 210. x.). Man macht ſolches, indem man bey dem Zuſammenflechten die Duchten nach und nach abſchneidet oder mindert. Von den letzten Duchten wird gewöhnlich am Ende des Taues ein Strop gemacht, um daran ein Takel &c. haken zu können. Um den ganzen ſpitz zu laufenden Theil wird endlich eine Art Gewebe oder Netz von Garnen gelegt. Man macht gewöhnlich ein Hundenpünt an kabelweiſe geſchla-

nen

nen Tauen, die oft durch ein Loch gesteckt werden müssen, damit deren Duchten nicht auseinander gehn.

HUNDENWACHE. s. Hunden-Wache.

HUNSFOT.

Holl. Hondsvot.
Dän. Hundsfot.
Schw. Hundsfott.
Engl. Becket of a block.
Franz. Ringo.
Ital. Arrigo.
Span. Estribo de un moton, manzanil.
Port. Manzanil.

Ein kleiner Strop (Fig. 178. x. und Fig. 179. d.) der an dem Strop eines Blocks befestigt ist, um daran vermittelst eines Maulstichs den Läufer oder die Mantel eines Takels zu befestigen. Die Deutschen gebrauchen gewöhnlich einen doppelten Hunsfot, der aber aus einem einzigen Strop besteht, dessen doppelter Part um den Strop des Blocks gelegt worden. Bey den Engländern findet man mehrentheils nur einen einfachen. Die Franzosen gebrauchen hiezu ein kurzes ungefähr ein Fuss langes Tau, wovon das eine Ende an den Strop des Blocks befestigt wird, an dem andern Ende befindet sich aber eine Kausch, um daran den Läufer zu stechen.

HURRAH!

Der gewöhnliche Ausruf des Schiffsvolks, jemand im Vorbeyfahren zu begrüssen.

HÜSING.

Holl. Huising.
Dän. Hysing.
Schw. Hysing eller hysling.
Engl. Housing, house-line.
Franz. Luzin, merlin à trois fils.
Ital. Merlino di trè.
Span. Piola de tres.
Port. Rió.

Eine dünne aus drey Garnen bestehende Linie (Fig. 380.). Es ist etwas dicker als Marlien und etwas dünner als Sticklien. Man gebraucht das Hüsing hauptsächlich zum Bindseln. Hüsing sowohl als Marlien ist trosweise geschlagen, oder einmal mit einem Hoofdt zusammengedrehet.

Die Reepschläger liefern es Bundweise. s. Bund-Hüsing.

Wenn der Reepschläger Hüsing (Fig. 405. x x x.) machen will, so befestigt er erstlich das Ende des auf einer Rolle befindlichen Kabelgarns (y y y) an das Geschirr *a* und scheert solches vermittelst eines kleinen Blocks z, so lang als er will, aus. Hierauf befestigt er auch die beyden andern Enden an das Geschirr und vereinigt die drey andern an dem Haken des Nachhängers, n. Alsdann fasst der eine Arbeiter den Nachhänger an und zieht die ausgeschornen Garne steif, ein anderer g drehet das Geschirr herum und ein dritter h hat ein Hoofdt, womit er die Garne zusammendrehet.

HÜTTE.

Holl. Hutte.
Dän. Hytten.
Schw. Hyttan.
Engl. Coach.
Franz. Dunette.
Ital. Casseretto da poppa.
Span. Toldilla.
Port. Tombadilho. . .

Das oberste Stockwerk des Hinterschiffs. Es befindet sich noch über der Schanze und erstreckt sich vom Besahnmast bis zum Hackbord (Fig. 236. w w w. und Fig. 92. x x.). Auf grossen Schiffen dient der Hintertheil derselben zur Obenkajüte (Fig. 93. n n.), wo der Kapitain logirt. vor dieser Kajüte sind auch an beyden Seiten Kammern für die ersten Schiffsofficiere befindlich, und auf dem Platz, der mitten zwischen den Kammern bleibt, steht das Steuerrad und Nachthaus, damit die Steurer ebenfalls Schutz haben. Nur allein auf grossen Kriegsschiffen und Fregatten findet man Hütten. Die Hütte muss wenigstens 5 Fuss Höhe haben. Das Deck über derselben besteht aus Latten oder dünnen Deckbalken, worauf Planken genagelt sind. Oben auf diesem Deck heisst es auf der Kampanje. In ältern Zeiten, als man noch das Hintertheil des Schiffs erstaunlich hoch bauete, befand sich auf der Hütte noch eine kleinere Hütte oder die sogenannte Obenhütte. Man findet solche noch wol auf ältern Kriegsschiffen. Auch standen vormals in der Hütte und auf der Kanpanje kleine Kanonen, die aber wegen der Höhe, ungeachtet es nur höchstens 18-Pfünder waren, dem Schiffe grosse Schwankungen verursachten.

Oben-HÜTTE.

Holl. Boven-hutte.
Dän. Ruffet paa Hytten.
Schw. Bofven-hytta.
Engl. Poop-royal, top-gallant-poop.
Franz. Logements fur la dunette, Dunette fur la dunette.
Ital. Sopra-caſſeretto.
Span. Chupeta.
Port. Sobre-tombadilho.

ſ. die Erklärung unter Hütte.

HÜTTSGASTEN.

Holl. Huts-gaſten.
Dän. Hyts-gaſter.
Schw. Hytts-gaſtor.
Engl. Officers of the coach.
Franz. Officiers de la dunette.
Ital. Offiziali del caſſeretto.
Span. Officiales de la toldilla.
Port. Officiaes do tombadilho.

Die Officiere welche ihren Aufenthalt in der Hütte haben.

HYDROGRAPHIE.

Derjenige Theil der mathematiſchen Geographie, welcher von der Kenntniſs und Beſchiffung des Meers handelt. Man rechnet dahin die Lehren vom Kompaſs, den Seekarten, der Loxodromie, den aſtronomiſchen Beobachtungen, den Berechnungen die ſolche erfordern, der Beſtimmung der Länge und Breite zur See, und überhaupt alle Wiſſenſchaften die zur Steuermannskunſt erfordert werden, folglich auch die Kenntniſs von der Beſchaffenheit der Küſten, Inſeln, Hafen, Rheden, Flüſſe, Bänke, &c.

HYPAFRICUS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPAQUILO. ſ. ibid.

HYPARCHONTES.

So hieſſen die Rojer bey den alten Griechen. ſ. Eretai.

HYPARGESTES. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPERA.

Scheinen bey den Griechen die Geitauen und Gordingen der Segel bedeutet zu haben.

HYPERBOREAS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPEURUS oder HYPEREURUS. ſ. ibid.

HYPHORMOI. ſ. Hormoi.

HYPOCOESIAS. ſ. die Tafel unter dem Artikel Wind.

HYPOCIRCIUS. ſ. ibid.

HYPOCORUS. ſ. ibid.

HYPOLIBS. ſ. ibid.

HYPOLIBONOTUS. ſ. ibid.

HYPOPHOENIX. ſ. ibid.

HYPOTHRASCIAS. ſ. ibid.

HYPOZOMATA, Zoſteres, Zomiamata.

Hieſſen bey den alten Griechen die Seitenplanken des Schiffs.

HYPPONA.

Scheinen bey den Alten ſchwere Laſtſchiffe geweſen zu ſeyn.

J.

JAAPEN. ſ. Gapen.

JACHT, JACHTSCHIFF.

Holl. Jagt.
Dän. Jagt.
Schw. Jakt.
Engl. Sloop.
Franz. Bateau, yacht.
Ital. Balandra.
Span. Balandra.
Port. Chalupa.

Ein einmaſtiges Fahrzeug (Fig. 494.), welches inſonderheit in England und Amerika viel gebraucht wird. Auch findet man es häufig in der Oſtſee. Es führt ein groſſes Giekſegel, ein Topſegel und Bramſegel, und an dem ſehr langen Bugſpriet werden etliche Stagſegel und ein Klüver ausgeholt. Es ſegelt vortreflich bey dem Winde und wendet ſehr leicht. Die Schote des Giekbaums oder die Baumtalje fährt gewöhnlich an einem Leuwagen (Fig. 430.). Vor dem Winde kann die Jacht aber lange nicht ſo ſchnell ſegeln wie bey dem Winde, indem die groſſen Stagſegel alsdann unnütz ſind und das Giekſegel geſtrichen werden muſs. Statt deſſen aber wird eine Breefock beygeſetzt. Die Kutter haben eben ſolche Takelaſche wie die Jachten, allein ſie ſind etwas gröſſer und führen 6 bis 18 vier oder ſechspfündige Kanonen, auch iſt ihre Bauart gänzlich zum Schnellſegeln eingerichtet.

Man gebraucht die Jachten, da ſie ſehr ſchnell ſegeln, auch Nachrichten, Paquete und Briefe von einem Ort zum andern zu bringen, und ſolche nennt man Advisjachten und Poſtjachten. Etliche Städte und groſſe Herren unterhalten auch Jachten zu ihrer Beluſtigung, die man Herrenjachten oder Spieljachten nennt. Es giebt auch Hukerjachten (ſ. Hukerjacht) und Eisjachten, womit man auf dem Eiſe ſegelt. In *Chapmanns Architectura navalis* findet man die Abbildung einer Jacht, einer Spieljacht, einer Eisjacht und eines Jachtſegels.

JAGD machen, jagen.

Holl. Jagt maaken, Jaagen.
Dän. Giöre Jagt, jage.
Schw. Jaga, jaga efter fienden.
Engl. To chace or to give chace.
Franz. Donner chaſſe.
Ital. Dar caza.
Span. Dar caza.
Port. Dar caça.

Ein feindliches Schiff verfolgen.

JAGDTBOLZEN. ſ. Bolzen.

JAGDTEN.

Keile die zwiſchen die Planken und Jagdtbolzen getrieben werden.

JAGDTSTÜCKE. ſ. Jagers.

JAGDT-TEUFEL. ſ. Vinnetje.

JAGERS oder Jagdſtücke.

Holl. Voor-ſtukken, Jaagers.
Dän. Canonerne for i Bogen paa Skeppet.
Schw. Styckerna fram i bogen på ſkeppet.
Engl. Bow-chaſes.
Franz. Canons de chaſſe.
Ital. Cannoni di caccia, cannoni di corſia.
Span. Miras de proa.
Port. Cachorros, peças de caça.

So heiſſen die beyden vorderſten Kanonen, die zunächſt am Vorſteven ſtehen. Man bedient ſich derſelben inſonderheit, wenn man Jagdt auf ein feindliches Schiff macht oder daſſelbe verfolgt. Jedes Kriegsſchiff hat aber zu ſeiner Vertheidigung, wenn es verfolgt wird, auch hinten zwey Kanonen, welches die Hinterſtücken oder Kanonen in der Konſtapelkammer ſind.

JAGER, Hering-JAGER. ſ. Heringsbüſe.

JAGER (auf Schmacken, Kuffen und Hukern).

Holl. Jaager.
Dän. Klyver eller Jager.

Schw. Klyfvert eller Jagare.
Engl. Jib.
Franz. Grand foc.
Ital. Fiocco.
Span. Foque mayor.
Port. Boyarona.

Iſt auf dieſen Fahrzeugen eben das, was auf andern Schiffen der Klüver iſt, oder das vorderſte Stagſegel. Der Hals des Jagers wird an dem vorderſten Ende des Jagerſtocks ausgeholt, ſo wie auf andern Sckiffen der Hals des Klüvers an dem Klüverbaum. Schmacken, Kuffen und Huker haben auch einen Klüver und eine Stagſock. Erſterer iſt ein Stagſegel (Fig. 500. d.), deſſen Hals an dem äuſſerſten Ende des Bugſpriets ausgeholt wird. Der Hals der Stagſock c hingegen fährt an den Vorſteven.

JAGERSTOCK (auf Schmacken und Kuffen.)

Holl. Jaagerſtok.
Dän. Klyverbommen eller Jagerſtok.
Schw. Kyfverts-bommen, Jagar-ſtock.
Engl. Jib-boom.
Franz. Bâton de foc.
Ital. Baſtone di fiocco.
Span. Botalon de foc.
Port. Páo de boyarona.

Ein kleiner Klüverbaum auf dieſen Fahrzeugen, womit der Jager ausgeſetzt wird. Dieſer Jagerſtock fährt aber an der Seite des Bugſpriets durch einen eiſernen Bügel und kann aus- und eingeſchoben werden.

JAGTROSS oder JAGETROSS.

Holl. Jaag-troſs.
Dän. Jagetrodſe.
Schw. Jag-träſs-
Engl. Tow-rope.
Franz. Grelin.
Ital. Remolco, Toneggio.
Span. Guindaleza calabrotada.
Port. Virador.

Ein dreyſchäftiges oder kabelweiſe geſchlagenes Tau, welches etwas dünner als eine Pferdelinie iſt. Man gebraucht ſolches inſonderheit zum Bugſieren und Wurfen.

JAKOBSSTAB, Gradboog, Gradſtock.

Holl. Gradſtok, Gradboog, Jakobsſtaf.
Dän. Gradſtok.
Schw. Gradſtock.
Engl. Jacob's-ſtaff.
Franz. Bâton de Jacob.
Ital. Baleſtra.
Span. Baleſtrilla.
Port. Baleſtilha.

Ein Werkzeug deſſen man ſich vormals bediente, die Höhe der Sonne zu finden. Man findet faſt in allen ältern Lehrbüchern der Schiffskunſt eine genaue und umſtändliche Beſchreibung ſowol von der Einrichtung als auch von dem Gebrauch deſſelben. Da man aber jetzt weit beſſere Werkzeuge erfunden hat, die Höhe der Sonne zu beobachten, ſo iſt dieſes Inſtrument gänzlich unnütz geworden. Ich werde daher auch nicht weitläuftig davon reden. Diejenigen welche genauer davon unterrichtet ſeyn wollen, mögen *Bouguer Traité de Navigation* in 4to, und andere ältere Lehrbücher nachſchlagen. Der Jakobsſtab (Fig. 611.) beſteht aus einem viereckigten Stabe, ungefähr einen Zoll dick und etwa drey Fuſs lang, von hartem glattem Holz, auf deſſen vier Seiten unterſchiedene Maſsſtabe mit ihren Abtheilungen ſind, welche ihren Anfang von dem Ende, wo das Auge angeſetzt wird, nehmen. Auf dieſen Stab werden vier andere, die man Schieber oder Kreuze nennt, geſteckt. Dieſe ſind von unterſchiedlicher Gröſſe und haben in der Mitte ein viereckigtes Loch, durch welche der Stab gehet, ſo daſs ſie hin und her geſchoben werden können.

Die Figuren 611 und 611* zeigen, wie man dieſes Inſtrument gebrauchte. Der Punct H ſtellt den Horizont oder die Kimm vor. Wenn man von vorne beobachtet, das heiſst wenn man den Stern vor dem Auge hat (dieſer unbequeme Gebrauch, woraus viele Fehler entſtehen müſſen, iſt ſchon in den ältern Zeiten gänzlich abgeſchaft), ſo ſchiebt man das Kreuz D C ſo lange, bis die Geſichtslinie, wie man ſieht, die beyden äuſſerſten Enden und zugleich die Sonne S und die Kimm H berührt. Der Punct E zeigt alsdann die Höhe der Sonne an, indem man von B bis F zählt, wo ſich die Eintheilung des Maaſsſtabs endigt. Wenn man von hintenzu die Beobachtung anſtellt (Fig. 611*), ſo muſs das Kreuz *D* C an das äuſſerſte Ende des Stocks gebracht werden, ſo daſs die Seite deſſelben mit dem platten Ende des Stocks eine

eine Fläche macht. Alsdann ſchiebt man das Kreuz J K ſo lange, bis der Schatten C des erſten Kreuzes das untere Ende des andern berührt, während welcher Zeit die Geſichtslinie des Auges, welches den Horizont H durch die Diopter D ſieht, die Linie des Schattens an eben derſelben Stelle ſchneidet. Die Höhe zeigt alsdann der Punct E von der Linie, deren Zahlen bis 90° in F zunehmen. Eine andere Linie, deren Grade bis 0° in F abnehmen, zeigt zugleich das Complement der Höhe oder den Abſtand der Sonne vom Zenith.

Eine jede Seite des Stocks hat ſeine beſondere Eintheilung und auch ſein beſonderes Kreuz. Man findet ſehr leicht, welches Kreuz zu jeder Seite gehört, wenn man die halbe Länge des Kreuzes mit der Länge des Stocks von dem Punct wo das Auge angelegt wird bis an dem Punct des 90ſten Grades vergleicht. Sind ſich dieſe Längen gleich, ſo gehört das Kreuz zu der Seite des Stocks.

Vor der Erfindung des Jakobsſtabes gebrauchte man auf der See den Sonnenring und das Aſtrolobium, wovon man noch wenigere Genauigkeit bey der Beobachtung erwarten konnte.

JAPEN. ſ. Gapen.

JEIN. ſ. Gien.

JELLE. ſ. Jolle.

IKRION.

So hieſs bey den alten Griechen die Stange, welche zum Flügelſpill diente.

INHAFEN. ſ. Binnen-Hafen.

INHÖLZER.

Holl. Inhouten.
Dän. Indtömmer.
Schw. Inhult.
Engl. Ribs of a ſhip.
Franz. Membres d'un vaiſſeau.
Ital. Membri d'un vaſcello.
Span. Maderas de la ligazon.
Port. Membros do navio.

Der gemeinſchaftliche Name für alle einzelne Stücke, aus denen ein Spann beſteht, dazu gehören nämlich die Bauchſtücke und Piekſtücke

mit ihren Sitzern und Auflangern. Die Dicke der Inhölzer beträgt gewöhnlich ſo viel Zoll als der vierte Theil der gröſsten Breite des Schiffs Füſſe hat. Die verkehrten oder oberſten Auflanger verjüngen ſich aber am Top um $\frac{1}{8}$ dieſer Dicke.

INTERLOPER. ſ. Enterloper.

INTERSCALMIUM.

So hieſs bey den Römern der zwiſchen zwey Riemen befindliche Raum. Die Griechen nannten ſolchen *dipechaike*.

JOCK oder JOCH.

Holl. Jok, Juk.
Dän. Stilling, Stilladſe.
Schw. Ställning.
Engl. Gangboard.
Franz. Echaffaud.
Ital. Ponte, Bazigo.
Span. Andamios.
Port. Andaimes.

So heiſſen die Queerhölzer (Fig. 601. a.), worauf die Planken einer Stellaſche ruhen, welche rund um das Schiff gemacht wird und worauf Zimmerleute und Kalfaterer ſtehen und an den Seiten des Schiffs arbeiten. Dieſe Jocken werden von Stützen, deren Fuſs gegen die Seite des Schiffs geſpickert iſt, getragen. Eine ſolche Stellaſche kann man leicht abnehmen und höher oder niedriger machen.

JOCK aufs Steuer ſetzen.

Holl. Jok op't ſtuur zetten.
Dän. Sätte en Borgtallie paa Roerpinden.
Schw. Sätta en borgtalja på Roderpinnen.
Engl. To make a preventer tiller-rope.
Franz. Donner une fauſſe droſſe au gouvernail.
Ital. Dar un paranco doppio alla manovella del timone.
Span. Dar un guardian doble a la caña del timon.
Port. Dar hum galdrope dobre a cana do leme.

Heiſst an die Ruderpinne eine zweyte Talje oder Steuerreep befeſtigen, um bey ſchwerem Wetter den Steurern die Arbeit zu erleichtern.

JOLLE.

Holl. Jol.
Dän. Jolle.
Schw. Julle.
Engl. Yawl.
Franz. Canot.
Ital. Barca.
Span. Barca.
Port. Hum bote.

Ein kleines einmaſtiges Fahrzeug mit einem Sprietſegel und einer Stagſock. Die nordiſchen Jollen ſind dafür bekannt, daſs ſie gut See halten können. Von letztern findet man eine Abbildung in *Chapmanns Architectura navalis*.

An einigen Orten nennt man auch Jolle ein kleines ofnes Boot, welches zur Ueberfahrt auf Kanälen dient, und denjenigen, welcher daſſelbe mit Riemen regiert, einen Jollenführer. In Hamburg dienen dieſe letztern Jollen hauptſächlich an die in und auſſer dem Hafen liegenden Schiffe zu fahren.

JOLLENFÜHRER.

Holl. Jollen-voerder.
Dän. Jolle-Förer.
Schw. Jull-förare.
Engl. Wherry-man.
Franz. Batelier.
Ital. Barcajuolo.
Span. Barquero.
Port. Barqueiro.

JOLLTAU.

Holl. Joll-touw.
Dän. Jolle, Joll-Toug.
Schw. Julla, Jull-Täg.
Engl. Girt-line.
Franz. Cartaheu.
Ital. Andrivello, Draglia.
Span. Andarivel.
Port. Andarivello.

Ein Tau welches durch einen einſcheibigten Block fährt, der alsdann ein Jollblock genannt wird. Man findet ſolches unter andern an dem Top der Maſten, und vermittelſt deſſelben wird das erſte Tauwerk und auch die Arbeiter aufgewunden, um ein Schiff anzutakeln. Eine Perſon kann ſich mit einem Jolltau ſelbſt in die Höhe winden. Man macht nämlich an das eine Ende einen Leibknoten, oder ſticht nur einen Knüppel daran, um ſich darauf zu ſetzen, ſo daſs man das Tau zwiſchen den Beinen hat; an das andere Ende holt man alsdann mit den Händen und zieht ſich mit leichter Mühe ſelbſt in die Höhe. Auch an einem Bock ſind Jolltauen (Fig. 60. b b.), vermittelſt welcher derſelbe aufgerichtet und niedergelaſſen werden kann.

JOLLTAUEN an einem Bock.

Holl. Joll-touwen aan een bok.
Dän. Joller.
Schw. Jullar.
Engl. Girt-lines of a gin.
Franz. Cartaheux d'une chevre.
Ital. Ghie della cravia.
Span. Lantias de la cabria.
Port. Lantas da cabrea.

ſ. die Erklärung unter Jolltau.

JOURNAL.

Holl. Journaal.
Dän. Dag-Bog.
Schw. Skepps-Journal.
Engl. Journal.
Franz. Journal.
Ital. Diario.
Span. Diario.
Port. Diario.

Das Journal oder Tagebuch des Schiffs enthält eine genaue Nachricht von allem, was täglich und ſtündlich vorfällt. Dahin gehört inſonderheit die Beſchaffenheit des Windes und Wetters, die Weite die das Schiff geſegelt, der Cours den es geſteuert, die Verbeſſerung welche bey der Berechnung gemacht worden, die gegiſſte Latitudo und Longitudo, die beobachtete Latitudo und Longitudo, die Misweiſung des Kompaſſes und ähnliche Dinge. Ebenfalls alles was ſich auf dem Schiffe merkwürdiges zugetragen hat, welche und wie viele Segel man führt, ob man Schiffe, Klippen, Bänke und Land geſehen, ob gelothet worden und wie der Grund beſchaffen geweſen, welche Lage die Küſten gehabt und was dergleichen mehr iſt. Das Journal wird von dem Schiffskapitain geſchrieben. Auf Kriegsſchiffen ſchreibt aber jeder der Schiffsofficiere ſein eignes.

IPENHOLZ oder IPERNHOLZ. ſ. Ipern-Holz.

IRRLICHTER an den Spitzen der Maſten und Nocken der Raaen, Sanct Elmus-Feuer, Helmen-Feuer.

Holl. Vree-vuuren.
Dän. Irviſk, Natte-Lys ſom ſees paa Raae-Nokkerne.
Schw. Lyseldar på toppar och rå-näckor.
Engl. Corpoſant.
Franz. Feu Saint-Elme, Feu-folet.
Ital. Fuoco di Sant Elmo.
Span. Fuego de Sant Elmo.
Port. Fogo de Santo Elmo.

Eine merkwürdige Erſcheinung an den in der Luft erhabenen Körpern, da man nämlich an den Spitzen und Ecken derſelben bey einer Gewitterluft zuweilen rauſchende Flammen ſieht, welche ohne Schaden eine Zeitlang fortdauern. Vornämlich ereignet ſich dieſes bey Stürmen an den Spitzen oder dem Top der Maſten und den Nocken der Raaen.

Schon die Alten bemerkten es oft. Man findet davon Nachrichten beym Seneca, Livius, Plutarch und Plinius. Letzterer erzählt unter andern (*Hiſt. Nat. II.* 37.), er ſelbſt habe Sterne auf den Lanzen der Soldaten und auf den Maſten der Schiffe geſehen, die mit Ziſchen von einem Ort zum andern gehüpft wären. Zween ſolcher Sterne wären Vorbedeutungen einer glücklichen Fahrt und würden von den Schiffern Caſtor und Pollux genannt; einer allein, der Helena hieſſe, bedeute Unglück. In den abergläubiſchen Zeiten wurde es für die Erſcheinung eines Heiligen gehalten und daher von den Spaniern, Portugieſen und Italienern *Corpo ſanto* genannt, wovon der engliſche und franzöſiſche Name *Corpoſant* ebenfalls herzuleiten iſt. Der Name *Elmo, Telmo* oder *Hermo* iſt allem Anſehn nach das verſtümmelte Helena der Alten.

Seitdem der Blitz als eine elektriſche Erſcheinung bekannt iſt, ſind auch die Irrlichter den Phänomenen des elektriſchen Lichts gemäſs, als Zeichen der in Spitzen und Ecken eindringenden Elektricität angeſehen worden. Eine Spitze nimmt, nicht ſowohl aus den Wolken ſelbſt, als vielmehr aus der um ſie verbreiteten Luft, die Mittheilung der Elektricität ſehr leicht und auf eine groſſe Entfernung an. Wenn daher dieſe in

der Luft vertheilte Elektricität ſtark iſt, wie bey einem durch Wind, Wetterleuchten u. ſ. w. zertheilten Gewitter, und der Wind immer neue Luft herbey führt, ſo ſaugen die dazu geſchickten Spitzen unaufhörlich Elektricität ein und zeigen den ſchwirrenden Luftſchein. Aus den von Dr. *Reimarus* (in ſeinem berühmten Werke vom Blitze, S. 32-37. Erfahr. S. 73. u. f.) angeführten Erfahrungen ergiebt ſich, daſs die Irrlichter gemeiniglich bey ſtarkem Winde erſcheinen, von demſelben aber nicht bewegt werden, und daſs man ſie als Zeichen eines abnehmenden oder ſich zertheilenden Gewitters anſehen kann. Hiemit ſtimmt auch die Meynung erfahrner Seeleute überein.

ITALIOTA.

Der Name gewiſſer groſſer Fahrzeuge bey den Alten.

JUCK. ſ. Jock.

JUDASOHREN. ſ. Klüshölzer.

JUFFER. ſ. Jungfer.

JUGA.

So hieſſen die Duften oder Ruderbänke bey den Römern, ſie wurden auch *tranſtra* genannt, und bey den Griechen *Edolia* und *Selmata*.

JULOPEZA.

Der Name gewiſſer Fahrzeuge bey den Alten.

JUNGE, Schiffs-JUNGE.

Holl. Jong, Scheeps-jong.
Dän. Skibsjunge.
Schw. Skepps-gäſſe.
Engl. Boy, Cabin-boy.
Franz. Mouſſe de la chambre.
Ital. Garzone, ragazzo.
Span. Muchacho (*auf Kriegsſchiffen* paje).
Port. Moço (*auf Kriegsſchiffen* pagem).

Knaben von 7 bis 9 Jahren, die dem Kapitain und übrigen Schiffsofficieren zur Aufwartung dienen. Auf Kauffahrern trifft man gewöhnlich nur einen Kajüts-Jungen oder Kajütswächter an, für den Kapitain. Auf groſſen Schiffen aber befindet ſich auſſer dem Kajütswächter noch ein Hofmeiſter, auch halten ſich mehrere Schiffsofficiere

ciere einen eigenen Jungen, ſo giebt es z.B. Bootsmanns-Jungen, Kochs-Jungen &c. Bey jeder Back iſt ebenfalls ein Junge, welcher der Backs-Junge genannt wird.

JUNGFER.

Holl. Juffer.
Dän. Jomfru.
Schw. Jungfru.
Engl. Dead-eye.
Franz. Cap-de-mouton
Ital. Bigotta.
Span. Bigota.
Port. Bigota.

Eine Art runder Block, der mehr Breite als Dicke hat (Fig. 515. A.), oder der wie eine abgeplattete Kugel geſtaltet iſt. Durch denſelben ſind an den platten Seiten drey Löcher in der Geſtalt eines Dreyecks gebohrt, wodurch die Taljereepen a a geſchoren werden. Um die gröſste Ründung iſt eine Keep gemacht, damit das Wandtau k oder auch die Puttingen darum gelegt werden können. Dieſe Keep geht um diejenigen Jungfern, um welche das Wandtau liegt, nicht rund um, ſondern ſolche ſind nur bis an die Stelle gekeept, wo das Hartbindſel h h liegt, nämlich damit ſolches deſto feſter gemacht werden könne. Dieſe platte Stelle wird das Herz der Jungfer genannt. Die Jungfern dienen hauptſächlich dazu, die Wandtauen anzuſetzen oder zu ſpannen. Zu jedem Wandtau werden, wie man Fig. 515. ſieht, zwey Jungfern erfordert. Um die oberſte iſt das Wandtau geſtroppt und um die unterſte liegt das Puttingeiſen, vermittelſt welches ſie an die Seite des Schiffs befeſtigt wird. Die unterſten Jungfern der Marswandtauen liegen auf eiſernen Platten und haben ebenfalls ein Puttingeiſen (Fig. 187. a a.), welches durch die eiſerne Platte und das Mars geht, wie man Fig. 603. ſieht. In das Auge werden Puttingtauen b b b gehakt oder auch an daſſelbe geſtroppt.

JUNKE.

Holl. Jonk.
Dän. Junk, et Slags Fartöi i China.
Schw. Junk, et ſtort chineſiſkt Fartyg med matte ſegel.
Engl. Chineſe Junk.
Franz. Jonque.

Ital. Junca.
Span. Junca.
Port. Junca.

Ein Chineſiſches Fahrzeug (Fig. 502.), welches 100 bis 200 Laſten führen kann. Die Bauart deſſelben iſt äuſſerſt plump. Es hat einen platten Boden und der Vordertheil hat faſt eben ſolche Geſtalt wie der Hintertheil. Beyde ſchieſſen ſehr weit aus und haben eine groſſe Gilling oder vielmehr eine Art Gewölbe, worauf ſie ruhen. Hinten befindet ſich über dem Steuer eine Art Kajüte.

Dieſe Fahrzeuge haben oftmals hölzerne Anker, wovon ſowohl die Arme als auch der Schaft aus ſehr ſchwerem hartem Holz gemacht ſind. Auſſer dem Groſſen, dem Fock- und dem Beſahnmaſt (welche eigentlich nur Bäume ſind, wovon die Aeſte und das Bork abgenommen worden) haben ſie vorne noch eine Art Ausleger, der die Stelle eines Bugſpriets vertritt. Derſelbe ſteht aber nicht gerade vorne heraus, ſondern etwas nach der Steuerbordſeite hin. Jeder Maſt hat nur zwey Wandtaue, die manchmal beyde an der Luvſeite feſtgemacht werden, und das Drehreep der Raa vertritt, wenn ſolche aufgehieſst worden, die Stelle eines dritten Wandtaues.

Die Raaen fahren am vierten Theil ihrer Länge am Maſt. Die Segel ſind von Matten gemacht, die der Breite nach an ein Bambusrohr genähet werden, ſo daſs ſich zwiſchen zwey Matten jederzeit ein Bambusrohr befindet. Das obere Ende iſt an die Raa gebunden und das untere an einen Stock der etwas dicker iſt als die übrigen Bambusröhren. Bey jedem Bambusrohr liegt ein hölzerner Reif um den Maſt, der das Segel an denſelben hält. Unten an dem Stock befindet ſich an beyden Seiten des Segels eine Art Schenkel von Holz, woran ein Tau geſtochen wird, das oben am Maſt befeſtigt iſt, vermuthlich das Segel wegen ſeiner groſſen Schwere mit zu tragen. An der Leeſeite iſt eine Art Bulien, wovon die Sprüten an die Enden aller Bambusröhren geſtochen ſind. Das groſſe Segel und das Fockſegel iſt viereckigt. Der Beſahnmaſt hat aber eine Art Gaffelſegel von groben baumwollenem Zeuge, und davon iſt das groſſe Marsſegel der Klüver und die Blinde ebenfalls gemacht. Zum Winden des Tauwerks dienen fünf bis 6 Bratſpille, oder vielmehr Krüppelſpille, die theils vor, theils hinter den Maſten ſtehen. Nach Anſons Bericht ſind dieſe elenden Fahrzeuge die vornehmſten in China, und ſelbſt die Kriegsſchiffe ſind blos Junken, die höchſtens mit 8 bis 10 Vierpfündern armirt ſind.

Auſſer

Auſſer den Junken ſind in China noch kleinere Fahrzeuge unter dem Namen Schampanen bekannt.

Die Japaneſiſchen Fahrzeuge ſind, ſo viel man davon aus Reiſebeſchreibungen weiſs, faſt auf eben ſolche Weiſe wie die Chineſiſchen Junken, wenigſtens eben ſo plump und zur Seefahrt ungeſchickt gebauet.

JÜTTE, taube JÜTTE.

Holl. Jut.
Dän. Davit, eller Devitz i Barcaſſen.
Schw. David.
Engl. The davit in a long boat.
Franz. Davier ou Davied.
Ital. Arganello.
Span. Gabiete de la lancha.
Port. Gabieta.

Eine kurze und etwas gekrümmte Sparre von ſtarkem Holz, an derem einen Ende ſich eine Scheibe befindet. Sie wird gebraucht wenn man den Anker im Boot lichtet. Man ſetzt nämlich die Jütte hinten ins Boot, ſo daſs das Ende, woran die Scheibe befindlich, etwas über den Spiegel des Boots ragt. Ueber die Scheibe legt man alsdann das Bojereep und windet mit dem Bratſpill darauf. Auf vielen Schiffsböten und Barkaſſen findet man auch in dieſer Abſicht eine ſtarke Scheibe am Hinterſteven (Fig. 295. ff.) und auch am Vorſteven.

Aehnliche aber gerade Jütten gebraucht man auch in den Marſſen, die Luvpardunen auszuſetzen oder zu ſpannen, ſtatt der Scheibe befindet ſich aber gewöhnlich nur ein gabelförmiger Einſchnitt an denſelben. In dieſen faſst man die Pardun unter dem Mars und holt alsdann das Ende der Jütte, vermittelſt eines Takels das an der Stengenwand befeſtigt iſt, in die Höhe, das andere Ende iſt im Mars feſt. Auf ſolche Weiſe werden die Pardunen nicht allein mehr geſpannt, ſondern auch weiter von der Seite des Schiffs entfernt, wodurch die Maſten mehr Haltung bekommen, weil der Winkel den ſie mit dieſen machen alsdann gröſſer wird.

Auf Tjalken und Schmacken gebraucht man eine Jütte den Anker aufzuſetzen oder zu kippen. Dieſe vertritt die Stelle des auf andern Schiffen gebräuchlichen Penterbalkens.

JÜTTE der Luvpardunen.

Holl. Jut.
Dän. Stræber udi Märſet.
Schw. Dåvert.
Engl. Outrigger.
Franz. Boutehors, boutelof ou portelof.
Ital. Lancialuolo o mijotto dei patarazzi.
Span. Horqueta ó Horquilla.
Port. Forqueta dos brandaes.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

JÜTTE (auf Schmacken und Tjalken).

Holl. Jut.
Dän. Dævis-Bielke, Penter-Bielke.
Schw. Penter-bjelke, Davids-bjelke.
Engl. Fiſh or davit.
Franz. Machine employée ſur les bâtimens Hollandois à lever l'ancre par les pattes, & à la traverſer. Cette machine eſt remplacée chez les françois par un palan nommé candelette.
Ital. Peſcante.
Span. Peſcante de una Semaca para arronzar el ancla.
Port. Páo de ſerviola.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

K.

KAAG.

Holl. Kaag.

Ein einmaſtiges holländiſches Fahrzeug. Es iſt beynahe wie eine Schmack gebauet, aber etwas kleiner und führt nur einen Maſt mit einem Sprietſegel, auch hat es hinten kein Heck ſondern die Ruderpinne kann über Bord gedrehet werden. Es hat übrigens eben ſo wie die Schmack ein Roof und an beyden Seiten Schwerdter. Der Schiffer wird der Kaagmann genannt, eben ſo ſagt man auch Schmackmann. Die Kaagen ſind nur Binnenlander, man findet ſie vornämlich in Vlieland und im Teſſel.

KAAK.

Holl. Kaak.
Dän. En haard Byge.
Schw. Häftig By.
Engl. A heavy guſt or ſquall of wind.
Franz. Grain peſant.
Ital. Rafago forte.
Span. Turbonada fuerte.
Port. Rajada forte.

Eine ſchwere Bö.

KAAP.

Holl. Kaap.
Dän. Forbierg, Kap.
Schw. Lands-udd, Cap.
Engl. Cape.
Franz. Cap.
Ital. Capo.
Span. Cabo.
Port. Cabo, ponta de terra.

Eine in die See ragende hohe Spitze des Landes.

Zum KAAP fahren, KAAPEN. ſ. Kapern.

KAAPSTANDER. ſ. Erdſpill.

KABBELN, die See KABBELT, oder die See geht KABBEL.

Holl. De zee kabbelt.
Dän. Söen kabbler.
Schw. Sjön kabblar.
Engl. The wind riſes againſt the ſea.
Franz. Deux mers ſe battent.
Ital. Vento e mare ſtà in contraſto.
Span. Ay contraſte de mar.
Port. O mar eſtá em contraſte.

Wird von der See geſagt, wenn die Wellen gerade gegen einander laufen. Solches kann geſchehen, wenn der Wind eine Zeitlang aus einer Himmelsgegend gewehet hat und ſich alsdann plötzlich nach der entgegenſtehenden Gegend wendet Auf ſolche Weiſe ſpringt das Waſſer manchmal 15 bis 20 Fuſs hoch.

KABBELSEE.

Holl. Kabbel-zee.
Dän. Kabbel Söe.
Schw. Kabbel Sjö.
Engl. Turbulent motion of the ſea, or running in heaps.
Franz. Clapotage.
Ital. Contraſto di mare.
Span. Mar encontrada, contraſte de mar.
Port. Contraſte de mar.

Eine See welche kabbelt.

KABEL. ſ. Ankertau.

KABELAAR, Kabelaring, Kabellarga.

Holl. Kabelaring.
Dän. Kabelaring.
Schw. Kabellarium.
Engl. Voyal.
Franz. Tournevire.
Ital. Capo piano.
Span. Virador de combes.
Port. Cabo de ala e larga.

Da auf groſſen Schiffen das Ankertau viel zu dick und unbiegſam iſt, als daſs es ſich ſollte um das Gangſpill (Fig. 22. e e.) winden laſſen, ſo gebraucht man dazu eine Kabelaar. Dieſe iſt ein verhältniſsmäſſig dünneres Tau f f f, ungefähr 2 bis 3 Zoll im Durchmeſſer, deſſen Enden entweder zuſammengeſpliſst oder auch mit Aug-

ſpliſſungen (Fig. 215. q. q.) verſehen ſind, die mit einem Reiher r r verbunden werden. Letzteres iſt gewöhnlich auf groſſen Schiffen Gebrauch, wo die Kabelaring verhältniſsmäſſig ſchwerer zu regieren iſt. In jeder Weite von 5 Fuſs befinden ſich an der Kabelaar, Mäuſe (Fig. 22. d. d d. und Fig 215. s.). Soll nun das Ankertau mit der Kabelaar eingewunden werden, ſo ſchlägt man dieſelbe etliche mal um das Gangſpill und windet darauf, während welcher Zeit etliche Matroſen ſolche an das Ankertau nähen oder ſeiſen, das heiſst jeder derſelben nimmt eine Seiſing oder Schwieping (Fig. 22. b. b.), welche er um das Ankertau a a und die Kabelaring ſchlägt, ſo daſs nämlich dieſe Seiſing vor einer Maus zu liegen kömmt. Die beyden Enden der Seiſing hält er aber mit der Hand feſt zuſammen und geht damit, ſo wie die Kabelaring durch das Gangſpill weiter eingewunden wird, bis an die Luke g g, welche zum Kabelgat führt. Iſt das Ankertau nun auf ſolche Weiſe weit genung eingewunden, ſo wird daſſelbe geſtoppt (ſ. Anker No. 122.) und die Kabelaring wieder weggenommen.

Die KABELARING verfangen. ſ. Verfangen.

Die KABELARING verſeiſen. ſ. Verſeiſen.

KABELARSEISING. ſ. Seiſing.

KABELGARN. ſ. Kabel-Garn.

KABELGASTEN. ſ. Bootsmannsgaſten.

KABELGAT.

Holl. Kabelgat.
Dän. Kabelrum, Kabelgat.
Schw. Tågrummet.
Engl. The cable ſtage.
Franz. Foſſe aux cables.
Ital. Camera o foſſa delle gomene.
Span. Paſiol de los cables.
Port. Paiol das amarras.

Eine Abtheilung im Raum wo die Ankertaue liegen. Dieſe befindet ſich auf Kriegsſchiffen gewöhnlich vorne unter der Kuhbrücke hinter der Hell und pflegt ſtatt des Fuſsbodens ein Röſterwerk zu haben, damit das Waſſer von den naſſen Tauen abziehen kann. In oder nahe bey demſelben wird auch das vorräthige Tauwerk zur Takelaſche verwahrt. Wegen des aufſerordentlichen Gewichts der Ankertaue hat man ſeit kurzem angefangen das Kabelgat der Mitte des Schiffs näher zu bringen, damit die Laſt verhältniſsmäſſiger vertheilt werde und das Schiff weniger Gefahr habe, den Rücken zu brechen. ſ. Katzenrücken aufſtechen und Stauung.

KABELKLEID.

Holl. Kabel-kleed.
Dän. Klædning paa Toug.
Schw. Klädning.
Engl. Service of a cable.
Franz. Fourrure des cables.
Ital. Faſciatura dei capi.
Span. Forro de los cables.
Port. Forro das amarras.

Die Bekleidung eines Kabels oder Ankertaues. ſ. die Taue bekleiden und Anker No. 69.

KABELKOT. ſ. Kabelgat.

KABELLÄNGE.

Holl. Kabel-Lengte.
Dän. Kabel-Længde.
Schw. Kabellängd.
Engl. A cable's length.
Franz. Un cable, une encablure.
Ital. Lunghezza d'una gomena.
Span. Largura de un cable.
Port. Longura da amarra.

Die gewöhnliche Länge der Kabel oder Ankertaue iſt 150 Faden, doch werden auf etlichen Schiffen auch Ankertaue von 120 Faden gebraucht. Schiffe die in Schlachtordnung ſegeln, ſind eine Kabellänge von einander entfernt, damit ſie Platz haben ihre Evolutionen zu machen und auch nahe genung unter einander um ſich beyſtehen zu können.

KABELRAUM. ſ. Kabelgat.

KABELTAU. ſ. Anker No. 57.

KABELWEISE geſchlagenes Tauwerk.

Holl. Kabelwyze geſlagen Touw.
Dän. Kabelviis ſlaaet.
Schw. Kabelvis ſlagit.

Engl. Cable-laid cordage.
Franz. Cordage deux fois commis.
Ital. Capo due volte commeſſo.
Span. Cabos calabrotados.
Port. Cabos calabroteados.

So nennt man alles Tauwerk welches zweymal zuſammengedrehet worden. Jedes kabelweiſe geſchlagene Tau beſteht aus drey Kardeelen, wovon jedes wieder drey Duchten hat (ſ. Zuſammendrehen). Alle Ankertaue und Pferdelienen ſind kabelweiſe geſchlagen, auch die Lothlienen. Die Engländer ſchlagen auch die Wandtauen kabelweiſe. Die übrigen Taue ſind troſsweiſe geſchlagen oder beſtehen blos aus drey zuſammengedreheten Duchten. ſ. Tau.

Ein KAHLES Schiff.

Holl. Kaal Schip.
Dän. Aftaklet Skib.
Schw. Kal eller aftaklat ſkepp.
Engl. An unrigged ſhip.
Franz. Un vaiſſeau degreé, degarni.
Ital. Nave diſarmeggiato.
Span. Navio deſaparejado.
Port. Navio deſaparelhado ou ſem aparelho.

Ein Schiff das abgetakelt iſt (ſ. Abtakeln), oder welches durch Sturm oder andere Zufälle ſeine Takelaſche verlohren hat. Eben ſo verſteht man unter kahle Raa, eine Raa ohne Segel und Tauwerk; unter kahlen Bug, einen Bug ohne Anker; unter kahle Stenge, eine Stenge ohne Mars und Wandtauen.

KAHN.

Holl. Schuit, Boot.
Dän. Baad.
Schw. Båt.
Engl. Boat.
Franz. Bateau.
Ital. Battello.
Span. Batel, barco.
Port. Barca, batel.

Der allgemeine Name für ein kleines Fahrzeug ohne Maſt und Segel, deſſen man ſich auf kleinen Flüſſen zu verſchiedenen Bedürfniſſen bedient.

Die Kähne ſind bald gröſſer bald kleiner, je nachdem ſie zu dieſem oder jenem Gebrauch beſtimmt ſind; darinn aber ſtimmen ſie alle überein, daſs ſie länglicht und ſchmal ſind, einen flachen Bord haben, aus einem Boden, Knieſtücken und Seitenplanken zuſammengeſetzt ſind und kein Steuer haben, ſondern mit Riemen und Staken gelenkt und gefahren werden. Es giebt welche, worinn viele Perſonen und Sachen Platz haben. Man hat aber auch ſo kleine, in denen höchſtens zwey Perſonen fahren können. Man hat auch Kähne die aus einem Baum gemacht ſind.

Auf der Ober-Elbe, Oder, Weſer, Havel, Spree &c. verſteht man unter Kähne auch mittelmäſſige und zuweilen groſſe Fahrzeuge mit einem Maſt. Sie ſind ohne Deck, unten flach und nur höchſtens 5 bis 6 Fuſs hoch. Das Steuer ragt hinten ſehr lang hervor. Bey Mangel des Windes werden ſie gezogen und in flachem Waſſer mit Staken fortgeſtoſſen. Man ſehe ein mehreres hievon unter Elbkahn.

KAI-DRAI.

Iſt in Holland ein kleines Boot, welches längſt den Kajen und an die Schiffe fährt und Lebensmittel feil hat.

KAJAGER.

Ein 14 bis 16 Fuſs langer Kahn in Holland. Bey den Punten im holländiſchen Amerika dient auch der Kajager ſtatt eines Boots.

KAJASSEN.

Groſſe Fahrzeuge mit einem niedrigen Bord, dergleichen Aly-Bey im Jahr 1770 hatte. Mit ſiebenzehn dergleichen kanonirte er Seyde. Vielleicht iſt das Wort Kajaſſe von Galeaſſe herzuleiten.

KAJE.

Holl. Kaai.
Dän. Loſſeplads, Kai eller Strandbred beklæd med Steen.
Schw. Kaj.
Engl. Wharf or key.
Franz. Quai.
Ital. Molo.
Span. Muelle,
Port. Caes.

Ein

Ein Mauerwerk von Steinen, welches um einen Hafen oder längſt dem Ufer deſſelben aufgeführt wird, um das Waſſer in ſeinem Fluthbette zu erhalten und die Waaren daſelbſt aus- und einladen zu können. In dem Mauerwerk befinden ſich Treppen, damit man bey jeder Höhe des Waſſers in die Fahrzeuge ſteigen kann. In den Kajen ſind Anker mit Ringen eingemauert, damit Fahrzeuge daran feſtgebunden werden können. Die Straſſe eines ſo eingeſchloſſenen Ufers oder die auf demſelben ſtehende Reihe von Häuſern wird auch eine Kaje genannt.

Schiffe die ſich der Kajen zum Aus- oder Einladen bedienen, müſſen eine Abgabe bezahlen, welche das Kajengeld genannt wird. Kajenmeiſter iſt derjenige, welcher die Aufſicht über die Kajen hat. An etlichen Orten verſteht man auch ſo viel darunter als Hafenmeiſter.

KAJENGELD.

Holl. Kaai-geld.
Dän. Kaj-penniger, Brotold.
Schw. Kaj-penningar.
Engl. Wharfage.
Franz. Quayage.
Ital. Diritto del ripaggio.
Span. Derecho del muelle.
Port. Direito que pagaõ as embarcaçõ̃es por ſe ſervirem dos cais.

ſ. die Erklärung unter Kaje.

KAJENMEISTER.

Holl. Kaaimeeſter.
Dän. Kaj-Meſter, Loſſe-Plads Reignſkabs-Förer.
Schw. Kaj-mäſtare.
Engl. Wharfinger.
Franz. Le Maître ou le garde du quai.
Ital. Maeſtro del molo.
Span. Meſtre del muelle.
Port. Meſtre do caes.

ſ. die Erklärung unter Kajen.

Die Raaen KAJEN.

Holl. De Raaen kaaien.
Dän. Kaye Raaerne.
Schw. Kaja Rårna.

Engl. To ſet the yards a-peek.
Franz. Mettre les vergues en pantenne.
Ital. Imbruncare i pennoni.
Span. Amantillar y bracear las vergas al largo del navio.
Port. Amantilhar e braciar as vergas na longura do navio eſtando no porto.

Die Raaen nach der Länge des Schiffs oder parallel mit dem Kiel braſſen und auftoppen, damit ſolche den vorbeyfahrenden Schiffen in einem Hafen nicht hinderlich ſind.

KAJER.

So heiſst auf der Inſel Ceilon der Baſt des Kokosbaums, wovon Taue gemacht werden.

KAJER (auf Schmacken und Kuffen).

Holl. Kajer, Braſſen.
Dän. Braſer.
Schw. Braſſar.
Engl. Braces.
Franz. Bras.
Ital. Braccj.
Span. Brazos.
Port. Braços.

Ein Tau, welches bey der Breefock oder dem Raaſegel dieſer Fahrzeuge die Stelle der Braſſen vertritt. Es iſt ein einfaches Tau, welches an den Bord des Schiffs gehakt wird, von da fährt es durch einen am Ende der Raa befindlichen Block und wieder zum Schiff hinunter, woſelbſt es angeholt wird. Eine Raa, die einen Kajer hat, braucht keine Toppenants, weil ſolcher auch die Stelle derſelben vertritt.

KAIK, KAIKE.

Der Name eines Boots oder kleinen Fahrzeugs, deſſen ſich die Koſacken auf dem ſchwarzen Meer zum Kapern oder zum Kriege bedienen. Es iſt mit Thierhäuten bekleidet und führt ungefähr 40 bis 50 ſtreitbare Männer.

KAJÜTE.

Holl. Kajuit.
Dän. Kahyt.
Schw. Kajuta.
Engl. Cabbin.

Franz.

Franz. Chambre.
Ital. Camera.
Span. Camara.
Port. Camara.

Der Platz oder das Zimmer ganz hinten im Schiff, wo ſich der Kapitain und die übrigen Schiffsofficiere aufhalten. Dieſes Zimmer bekömmt durch mehrere Fenſtern von hinten Licht. Auf Kauffahrern befindet ſich nur eine Kajüte und an den Seiten und vor derſelben ſind Kammern und Kojen für die Schiffsofficiere und Paſſagiere eingerichtet. Kriegsſchiffe mit einer Schanze und Hütte haben auch zwey Kajüten. Die untere oder die groſſe (Fig. 93. m-m.) dient gewöhnlich zum Speiſeſahl. Sie befindet ſich über der Konſtapelkammer und nimmt den hinterſten Theil der Schanze ein. Ueber dieſer groſſen iſt die kleine Kajüte (Fig. 93. n n.), welche eigentlich der Wohnplatz oder das Zimmer des Kapitains iſt. Sie macht den Hintertheil der Hütte aus. ſ. Hütte und Gallerie.

Groſſe KAJÜTE oder untere KAJÜTE.

Holl. Groote Kajuit.
Dän. Store Kahyt.
Schw. Stora Kajutan.
Engl. Ward room, great cabbin.
Franz. Grande chambre.
Ital. Camera grande.
Span. Camara baja.
Port. Camara de baixo.

ſ. die Erklärung unter Kajüte.

Die obere KAJÜTE.

Holl. Bove-Kajuit.
Dän. Chefs Kahyten.
Schw. Campagne Salen eller den commenderande Officerarens Kajuta.
Engl. Coach or cabbin on the quarter deck.
Franz. Chambre de conſeil.
Ital. Camera del caſſeretto.
Span. Camara alta.
Port. Camara decima ou rabada.

ſ. die Erklärung unter Kajüte.

KAJÜTWÄCHTER.

Holl. Kajuitwagter, Kajuitjonge.
Dän. Kahyt-Junge, Kahyt-Vogter.

Schw. Kajut-pojke.
Engl. Cabin-boy.
Franz. Mouſſe de la chambre.
Ital. Ragazzo della camera.
Span. Paje de la camara.
Port. Pagem da camara, moço do capitaõ.

Der Schiffsjunge den der Kapitain zu ſeiner Aufwartung in der Kajüte hält. Auf groſſen Schiffen befindet ſich auſſer dieſem noch ein Hofmeiſter.

KAKEN (auf Heeringsbüſen).

Holl. Kaaken.
Dän. Ganne og nedſalte Sild.
Schw. Inſalta ſill.
Engl. To gut and ſalt herrings in order to barrel them.
Franz. Caquer le harang.
Ital. Acconciare e ſaleggiare le aringhe.
Span. Preparar y ſalar los arenques para embarrilarlos.
Port. Salgar os arenques.

Den Heringen die Kefen ausſchneiden und ſie einſalzen. Diejenigen welche dieſe Arbeit verrichten werden Kaker genannt. ſ. Büſe.

KALB eines Raperts.

Holl. Kalf.
Dän. Bryſtet.
Schw. Bröſtet.
Engl. Tranſom.
Franz. Entretoiſe.
Ital. Calaſtrello.
Span. Teleron.
Port. Talheira, traveſſa.

ſ. die Erklärung unter Rapert.

KALBEN, KALVEN.

Holl. Kloſſen, Kalven.
Dän. Kloſſer der ſættes imellem.
Schw. Klåſſar.
Engl. Chocks.
Franz. Entremiſes, clefs.
Ital. Incimenti.
Span. Entremiches.
Port. Chaſſos.

So

So nennt man überhaupt kleine Stücke Holz, womit man die Innhölzer ergänzt und ausfüllt, wenn ſie nicht lang und krumm genug ſind, oder zur Feſtigkeit zwiſchen dieſelben treibt. Man verbindet auch damit die Scherben oder Laſchen derſelben, wenn nämlich die Inhölzer nicht zureichen.

KALBEN des Bratſpills. ſ. Klampen des Bratſpills.

KALFATBANK. ſ. Kalfat-Bank.

KALFATBÜTTE. ſ. Kalfat-Bütte.

KALFATEN, KALFATERN.

Holl. Kalfaaten.
Dän. Kalfatre, digte.
Schw. Kalfatra, drifva.
Engl. To calk.
Franz. Calfater.
Ital. Calafatare.
Span. Calafatear.
Port. Calafetar.

Heiſst an einem Schiffe die Nathen oder Fugen mit Werg verſtopfen, ſolche nachher mit kochendem Pech überziehen und das Pech, welches neben den Nathen auf den Planken ſitzen bleibt, mit Schrapern abſchaben. Das Werg wird mit den Kalfateiſen, worauf mit dem Kalfathammer geſchlagen wird, in die Nathen getrieben. Die Figur 128 zeigt dieſes deutlicher. In Holland, Frankreich, Spanien, Portugal und in etlichen andern Ländern giebt es eigene Arbeiter, welche die Schiffe kalfaten, und ſolche werden Kalfaterer genannt. An ſolchen Orten aber, wo eben keine Kriegsſchiffe erbauet werden, wie z. B. in Hamburg, verrichten die Schiffszimmerleute dieſe Arbeit ſelbſt. Die Kalfaterer gebrauchen zum Kalfaten vier Arten Eiſen, das erſte iſt das ſogenannte Schereiſen oder Scharfeiſen, welches die Geſtalt eines kleinen eiſernen Betels hat (Fig. 490.). Die Schneide deſſelben iſt ſcharf und damit werden zuerſt die Nathen etwas ausgehauen, ſo daſs ſie ungefähr die Geſtalt eines V bekommen. Es geſchieht ſolches, damit das Werg deſto feſter und tiefer in das Innere der Nath getrieben werden kann, doch muſs man ſich in Acht nehmen, daſs die Oefnung nicht zu weit werde.

Wenn die Nathen auf ſolche Weiſe ausgeſchlagen ſind, ſo wird mit dem ſtumpfen Kalfateiſen, welches ebenfalls ein eiſerner Betel iſt

(Fig. 491.), der aber eine ſtumpfe Schneide hat, das erſte Werg eingetrieben.

Das dritte Eiſen iſt das ſogenannte Rabatteiſen. Dieſes hat in der Mitte der Bahn oder der ſtumpfen Schneide entweder einen einzigen Kerb (Fig. 492.), nach der Länge der ganzen Bahn, oder auch einen doppelten (Fig. 493.). Mit dieſem wird das übrige Werg eingeſchlagen und die Nathen vollends dicht gemacht.

Das Spikereiſen (Fig. 489.) iſt das kleinſte von allen, es hat entweder eine ſehr ſchmale und gerade oder auch eine halbrunde Schneide, und dient dazu, das Werg bey den Spikern und hölzernen Nageln einzuſchlagen. Die Kalfaterer gebrauchen auch einen Nathhaken (Fig. 626.), womit ſie das alte Werg aus den Nathen reiſſen. ſ. Nathhaken. Bey groſſen Schiffen, deren Seitenplanken ſehr dick ſind, wird ſtatt des Rabatteiſens das Werg mit einem Klameieiſen (Fig. 108.) eingetrieben. Die Bahn deſſelben hat ebenfalls ein oder zwey Kerben oder Rillen. Es iſt aber ein eiſerner Stiel daran, womit ein Arbeiter ſolche auf die Nath hält, während daſs ein anderer mit einem eiſernen Moker darauf ſchlägt.

KALFATERER.

Holl. Kalfaateraar.
Dän. Kalfatrer.
Schw. Kalfatare, Kalfat-mäſtare.
Engl. A calker or caulker.
Franz. Maître calfat.
Ital. Maeſtro calafate.
Span. Calafate.
Port. Calafate.

ſ. die Erklärung unter Kalfaten.

KALFATEISEN.

Holl. Kalfaat-yzer.
Dän. Kalfater-jern.
Schw. Digt-jern, drif-jern.
Engl. Calking-iron.
Franz. Fer à calfat.
Ital. Ferro di calafate.
Span. Hierro de calafate.
Port. Ferro de calafate.

Der allgemeine Name aller Eiſen, womit das Werg in die Nathen getrieben wird. ſ. Kalfaten.

KALFATHAMMER. ſ. Kalfat-Hammer.

KALIBER.

Holl. Kaliber.
Dän. Caliber.
Schw. Caliber.
Engl. Size of a bullet, bore of a cannon.
Franz. Calibre.
Ital. Calibro.
Span. Calibre.
Port. Calibre.

Der Kaliber einer Kugel iſt der Durchmeſſer, auch das Gewicht derſelben. Eben ſo verſteht man unter Kaliber der Kanone den Durchmeſſer von dem Lauf derſelben.

KALIBER oder KALIBERRING. ſ. Kugellehre.

KALKER. ſ. Kaker.

KALMEIEN. ſ. Balkkuntjes.

KALMTE. ſ. Stille. Meers-Stille.

KALON.

☞ Scheint bey den alten Griechen eine Art Rack bedeutet zu haben, womit die Raaen an den Maſt befeſtigt wurden.

KAMBAHRS. ſ. Kombehrs.

KAMBÜSE. ſ. Kombüſe.

KAMEEL.

Holl. Kameel.
Dän. Kameel.
Schw. Kamel.
Engl. Camel
Franz. Chameau.
Ital. Cammello.
Span. Camello.
Port. Camello ou embarcaçaõ grande de Amſterdaõ para alçar os navios.

Eine Maſchine ſchwer beladene Schiffe in die Höhe zu lichten und ſolche über Untiefen zu bringen. Sie beſteht aus einem platten Fahrzeuge (Fig. 488.) oder einer Art Kaſten, der ungefähr 127 Fuſs lang iſt. An dem einen Ende hat er 22 Fuſs und an dem andern 13 Fuſs Breite bey einer Tiefe von 11 und 13 Fuſs. Die eine Seite der Maſchine iſt nach der Form eines Schiffs geſtaltet, ſo daſs die Seiten deſſelben daran paſſen. Die andere Seite iſt aber beynahe ſenkrecht. Der inwendige Raum beſteht aus 8 Abtheilungen, die durch waſſerdichte Schotten von einander getrennt ſind. Jede dieſer Abtheilungen kann man durch Ausziehung eines an der Seite befindlichen Zapfens oder Spundes voll Waſſer laufen laſſen. Durch das Kameel gehen auch zwanzig Koker. Will man nun ein Schiff in die Höhe lichten, ſo wird an jede Seite deſſelben ein Kameel gelegt, und durch die Koker ſtarke Taue geſchoren, welche von dem Koker des einen Kameels unter den Kiel des Schiffs durch nach dem Koker des andern fahren. Die Abtheilungen im Raum werden alsdann voll Waſſer gelaſſen und die Taue, vermittelſt der oben auf dem Kameel ſtehenden Spillen, ſteif angeholt, damit ſich die Kameele folgends dicht an das Schiff legen. Hierauf wird das Waſſer wieder ausgepumpt und die Kameele fangen folglich an zu ſteigen und heben das zwiſchen ihnen befeſtigte Schiff mit in die Höhe, ſo daſs es über ſeichte Stellen gehen kann. Auf ſolche Weiſe werden in Amſterdam die beladenen Schiffe über den Pampus und die in Petersburg gebaueten nach Kronſtadt gebracht. Dieſe Maſchine iſt zuerſt in Amſterdam erfunden.

KAMM an der Raa.

Holl. Kam aan de Raa.
Dän. Kam.
Schw. Kam.
Engl. Comb of a yard.
Franz. Rateau de vergue.
Ital. Raſto.
Span. Jimelga ¹con ojos que ſe clava bajo de las verges mayores por los embergues.
Port. Peças de madeira com buracos que ſe pregaõ por baixo do meio das vergas grandes por onde paſſaõ os emvergues.

So heiſst ein länglichtes Stück Holz mit runden Löchern, welches unten an die Mitte der untern Raaen geſpikert wird, damit man daran die Raabanden der Segel feſtmachen kann, indem man ſie durch die Löcher des Kamms ſticht. Es geſchicht ſolches weil die Raabanden, wegen der an der Mitte der Raa befindlichen Kardeele und andern Tauen, nicht gut um die Raa geſchlagen werden können.

Der

Der KAMM einer Daumkraft.

Holl. Kam.
Dän. Kam.
Schw. Kam.
Engl. Teeth of a hand-ſcrew.
Franz. Dents d'un cric.
Ital. Denti d'un crico.
Span. Dientes del liron.
Port. Dentes da barra de hum carlequim.

ſ. die Erklärung unter Daumkraft.

KAMM zwiſchen den Schlieſsknien des Galjons.

Holl. Kam.
Dän. Kam.
Schw. Kam.
Engl. Navel-wood, or filling-pieces between the cheeks of the head.
Franz. Rempliſſage entre les jottereaux, Friſe de l'éperon.
Ital. Riempimenti frà gli ſcarmoti della polena.
Span. Taco ó moldura entre las curvas bandas.
Port. Ornato de talha.

Das Schnitzwerk (Fig. 235. F.) welches den Zwiſchenraum zwiſchen den Schlieſsknien E E ausfüllet.

KAMELOI, KAMILOI.

So hieſſen bey den Griechen die Ankertaue. ſ. Ankertaue.

KAMMERN eines Schiffs.

Holl. Kaamers.
Dän. Kammerne.
Schw. Hyttor.
Engl. Cabins.
Franz. Chambres, cabanes.
Ital. Camerini, camerotti.
Span. Camarotes.
Port. Camarotes.

Abtheilungen im Raum des Schiffs, die mit Brettern beſchottet ſind. In jeder derſelben werden Schiffsbedürfniſſe, Ammunition und Proviant

aufbewahret. Auch ſind auf Kriegsſchiffen Kammern vor der obern Kajüte in der Hütte, woſelbſt die Officiere ſchlafen.

Konſtapels-KAMMER. ſ. Konſtapelskammer.

Bootsmanns-KAMMER. ſ. Bootsmannskammer.

Kraut-KAMMER. ſ. Pulverkammer.

Käſe-KAMMER. ſ. Käſekammer.

Segel-KAMMER. ſ. Segelkoje.

KAMMER eines Mörſers, einer Drehbaſſe, einer Kanone.

Holl. Kaamer van een Mortier.
Dän. Kammer af en Fyrmörſe.
Schw. Kammare.
Engl. Chamber of a mortar.
Franz. Chambre d'un mortier.
Ital. Camera d'un mortajo.
Span. Camara de un mortero.
Port. Camara de hum morteiro.

Die hinterſte kugel- oder cylinderförmige Höhle des Mörſers, wohinein das Pulver geladen wird.

Aſſekuranz-KAMMER. ſ. Aſſekuranzkammer.

KAMMERBAND der Kanone. ſ. Kanone.

KAMPANJE.

Holl. Kampanje.
Dän. Kompanen.
Schw. Kampanen.
Engl. Upon the poop.
Franz. Le deſſus de la dunette.
Ital. Sopra il caſſeretto.
Span. Sobre la toldilla.
Port. Sobre a toldilha.

So heiſst der Platz oben auf dem Deck der Hütte beym Hackbord.

KAMPANJEFLAGGE. ſ. Kampanje-Flagge.

KANAL.

Holl. Kanaal.
Dän. Kanal.
Schw. Canal.
Engl. Channel.
Franz. Chenal.
Ital. Canale.
Span. Canal.
Port. Canal.

So nennt man einen nicht ſehr breiten Arm des Meers, welcher zwiſchen zwey Länder durchgeht und an beyden Seiten einen Ausgang hat. Es giebt deren auſſerordentlich viele, allein der bekannteſte von allen iſt derjenige zwiſchen England und Frankreich.

Man findet auch künſtliche Kanäle, welche gegraben werden um Flüſſe mit einander zu verbinden.

KANEFAS. ſ. Segeltuch.

KANOE oder KANOT.

Holl. Kanoot.
Dän. Et Knubſkib eller Baad udhulet af et heelt Stykke Træ (hos de Vilde).
Schw. Canoa, båt hos Indianerne.
Engl. Canoe.
Franz. Canot des Indiens ou des ſauvages.
Ital. Canoé, canoa.
Span. Canóa, barca de la India.
Port. Canoa.

ſ. die Erklärung unter Pirogen.

KANONE.

Holl. Kanon.
Dän. Kanon.
Schw. Kanon.
Engl. Cannon.
Franz. Canon.
Ital. Cannone.
Span. Cañon.
Port. Canhaõ.

Ein bekanntes Feuergeſchütz, worin die vornehmſte Stärke der Kriegsſchiffe beſteht. Die äuſſere Geſtalt der Kanone gleicht einem abgekürzten Kegel. Der inwendige Raum, der die Seele oder der Lauf heiſst, iſt cylinderförmig.

Jede Kanone wird in drey Theile eingetheilet, der hinterſte Theil (Fig. 297. O H.) wird das Bodenfeld, der mittelſte das Zapfenfeld H G, und der vorderſte das Langefeld G A oder das Mündſtück genannt. Damit man dieſe Theile bey einer Kanone gleich unterſcheiden könne, ſo ſind bey dem Anfang und Ende jedes Feldes gewiſſe Verbindungen von Gliedern der Baukunſt angebracht, welche noch dazu dienen, daſs die Abnahme des Metalles bey den Kanonen nicht ſo merklich in die Augen falle. Dieſe Zierrathen werden Frieſen genannt. Ganz am Ende der Kanone ſind die Hinterfrieſen O N. Hierauf kommen die Frieſen am erſten Bruch H I. Alsdann die Frieſen am zweyten Bruch G, und ganz vorne ſind die Kopffrieſen A B. In dem Zapfenfelde befinden ſich die Schildzapfen S. S. womit die Kanone auf dem Rapert aufliegt. Zuweilen ſind auch noch daſelbſt Handhaben oder Delphine, womit die Kanone aufgehoben werden kann. Es befinden ſich auch an den Kanonen drey Zierrathen, die aus einem Stäbchen und zwey Plättchen beſtehen, und Bänder genannt werden. Das hinterſte Band K L heiſst das Kammerband. Das mittelſte das Mittelband E F. Das vorderſte C D heiſst das Halsband. Von dieſen Bändern und den Frieſen werden noch gewiſſe kleinere Felder eingeſchloſſen, die bey der Kanone auch beſondere Namen bekommen haben.

Zwiſchen den Hinterfrieſen und Kammerbande befindet ſich das Zündfeld N L, darin zugleich das Zündloch iſt. Zwiſchen den Frieſen am zweyten Bruch und dem Mittelbande, der Gurt F G. Und zwiſchen den Kopffrieſen und dem Halsbande der Hals B C. Das Metall, womit die Seele der Kanone hinten verſchloſſen iſt, heiſst der Stoſs O P, welcher eigentlich von M bis P gerechnet wird, und hieran iſt noch die Traube oder der Knopf P Q. Die Mündung U der Kanone iſt die Oefnung derſelben, aus welcher die Kugel fährt und der Kopf T T das vorderſte Ende bey der Mündung, welches verſtärket und gewöhnlich mit Frieſen geziert iſt, um der Kugel bey ihrer Ausfahrt deſto gröſſern Widerſtand zu thun. Dieſer Kopf iſt bey den Schiffskanonen etwas dicker wie bey den Feldſtücken und wird daher zum Unterſchied ein Birnkopf genannt.

Der Durchmeſſer oder Kaliber der Kugeln, womit die Kanonen geladen werden, iſt allezeit etwas

etwas weniger als der Kaliber der Kanone ſelbſt und der Unterſchied zwiſchen beyden wird der Spielraum (ſ. Spielraum) der Kanone genannt.

Die Erfahrung hat gelehret, daſs das Metall zwar immer abnehmen könne, je weiter man nach der Mündung der Kanone kömmt; man hat aber doch gefunden, daſs es nöthig ſey den Kopf der Kanone, alſo den allervorderſten Theil, etwas ſtärker zu machen, als die nächſt daran liegenden Theile. Daher ſind die Kopffrieſen keine bloſſe Zierde, ſondern gereichen der Kanone zugleich zur Stärke und Feſtigkeit. Die folgende Tafel zeigt die Dicke, an einigen Stellen der Länge, der bey der franzöſiſchen Marine gebräuchlichen eiſernen Stücken von verſchiedenem Kaliber.

	36. 24	18. 12	8. 6. 4	Pfünder.
Dicke beym Stoſs und Zündloch	24 vom Kaliber	24	24	
	21	20	19	
Beym Winkel des Bodenfeldes und Zapfenfeldes	22	22	22	
	21	20	19	
Beym Ende des Zapfenfeldes	19	19	19	
	21	20	19	
Beym Anfang des Mündſtücks	$17\frac{1}{2}$	$17\frac{1}{2}$	$17\frac{1}{2}$	
	21	20	19	
Beym Hals zwiſchen B C	11	11	11	
	21	20	19	
Beym Kopf T T	18	18	18	
	21	20	19	

Die metallenen Kanonen haben beym Zündloch nur $9\frac{3}{7}$ vom Kaliber im Umkreiſe, $7\frac{2}{7}$ bey den Zapfen und $5\frac{1}{7}$ beym Halsband. Dieſe ſind alſo nicht ſo dick wie die eiſernen, weil nämlich das Eiſen leichter ſpringt als das Metal.

Die Länge des Bodenfeldes iſt $\frac{5}{17}$ von der Länge der Kanone, welche von dem äuſſerſten Ende der Hinterfrieſen O bis zur Mündung A gerechnet wird. Das Zapfenfeld $\frac{3}{17}$. Von der Mündung bis zum Halsband $\frac{2}{17}$. Von der Mündung bis zum Anfange des Kopfs $\frac{1}{34}$ von derſelben Länge.

Ueberdem iſt die Dicke des Stoſſes M O von einem Kaliber, die Dicke M P aber $1\frac{1}{4}$ und die Länge des Knopfs $\frac{3}{4}$. Die Länge und Dicke der Zapfen iſt ſich gewöhnlich gleich und von einem Kaliber.

Die nachſtehende Tafel zeigt die Länge und das Gewicht der Kanonen in Pariſer Füſſen und Pfunden.

Kaliber.	Länge.	Gewicht der eiſernen Kanonen	Gewicht der metallenen Kanonen.
48 Pfünder	10 F.		7900 ℔. oder franz. Pfunde.
36	9 - 6 Z.	7450 ℔.	6860
24	8 - 6 -	5382	4846
18	8 -	4000	3700
12	7 - 6 -	3278	2907
8	6 - 10 -	2448	2190
6	6 - 2 -	1720	1492
4	5 - 6 -	1194	1000

Die Kanonen werden auf Lavetten gelegt, welche Raperten (ſ. Rapert) heiſſen und ſtehen auf den Decken. Die Anzahl und der Kaliber der Kanonen richtet ſich nach der Gröſſe des Schiffs. Die Schiffe vom erſten bis zum dritten Range haben auf der unterſten Batterie 36 Pfünder. Auf der zweyten Batterie ſind die Kanonen leichter. Schiffe vom erſten Range können daſelbſt 34 Pfünder führen, etliche haben aber nur 24 oder auch 18 Pfünder, und Schiffe vom 4ten Range 12 Pfünder. Die dritte Batterie A, welche man nur bey Schiffen vom erſten Range findet, iſt mit 12 Pfündern beſetzt. In der Back und Schanze ſtehen höchſtens 8 Pfünder.

Die Schwere, Anzahl und Vertheilung des Geſchützes muſs aber nicht als eine unumſtöſsliche Vorſchrift angeſehen werden, von der man ohne Gefahr nicht abweichen dürfe. Jeder Schiffbauer kann und muſs dieſe Anordnung nach der Beſtimmung des zu bauenden Schiffes abändern. Die allgemeinen Regeln, die er dabey zu beobachten hat, ſind folgende: Da die unterſte Lage die wenigſte Erſchütterung des Schiffs veranlaſst und daſſelbe nicht ſo ſehr angreift als die oberen, ſo müſſen in derſelben die ſchwerſten Kanonen ſtehn. Aus dieſer Urſache hat man das Geſchütz von den Kampanjen weggelaſſen und ſtatt deſſen den beyden unterſten Lagen jeder eine Kanone mehr gegeben, weil jene ihres kleinen Kalibers wegen wenige Würkung leiſteten und demungeachtet doch ſtarke Erſchütterungen machten.

Es iſt ausgemacht, daſs das ſchwerſte Geſchütz beym Schlagen das vortheilhafteſte iſt, daher iſt es allemal beſſer, ſchweres Geſchütz in geringerer Anzahl als leichtes Geſchütz in gröſſerer Menge zu führen. Das Geſchütz der Fregatten wird daher jetzt, um die Anzahl des ſchweren Geſchützes zu vergröſſern, in eine einzige Lage gebracht, die man ſo hoch wie möglich über dem Waſſer hält. Zum Schlagen ſind 36 und 24 Pfünder die beſten; 48 Pfünder überladen das Schiff und erſchöpfen die Mannſchaft zu ſehr. 24 Pfünder ſind ebenfalls ſehr gut, denn wenn ſie gleich nicht ſo viel thun als 36 Pfünder, ſo ſind ſie dagegen auch leichter zu bedienen und tragen die Kugel weit.

Alles was zum Dienſt der Kanonen erfordert wird, findet man an ſeiner gehörigen Stelle ſ. Rapert, Seitentaljen der Kanone, Einholtaljen der Kanone, Brohk der Kanone, Kugeln, Kettenkugeln, Stangenkugeln, Bolzkugeln, Schiebzangen, Pulver, Pulverhorn, Karduſen, Kartätſchen, Schrot, Pfropf, Windpfropf, Kugelzieher, Kugellehre, Kratzer, Wiſcher, Anſetzer oder Setzkolben, Stellholz, Richtkeil, Ladeſchaufel, Kuhfuſs, Handſpake, Platloth, Raumnadel oder Bohrpfriem, Schwabber, Lunten, Luntenſtock, Viſitiereiſen, Kaliber, Kühlbaljen. Man ſehe auch die Artikel Kugelbahn, Spielraum, Schuſs, Schuſsweite, Ladung der Kanonen, Batterie, Lage der Kanonen, Zurücklauf der Kanonen, See-Schlacht und Konſtapel.

Zur Regierung einer Schiffskanone wird auſſer dem Kommandeur, der mit dem Pulverhorn und Bohrpfriem hinter der Kanone ſteht, noch ein Mann erfordert, dieſelbe zu laden, und dieſer muſs der hurtigſte von allen ſeyn; ferner zwey Mann die Kanone nach der Vorſchrift des Kommandeurs zu backſen und hinten aufzulichten. Dieſe ſtehen an jeder Seite bey dem Zündloch, der eine hat einen Kuhfuſs und der andere eine Handſpake in der Hand; ein Mann der den Karduskoker hält und auf ein gegebenes Signal die Karduſe reicht; ein Mann bey der Mündung der Kanone, der die Kugel und den Pfropf hergiebt, und endlich noch ein Mann der Feuer giebt oder die Kanone losbrennt. Auf jeden 36 Pfünder rechnet man gewöhnlich 14 Mann, den Kommandeur mitbegriffen. Auf einen 24 Pfünder, 11 Mann; auf einen 18 Pfünder, 9; auf einen 12 Pfünder, 8; auf einen 8 Pfünder, 7; auf einen 6 Pfünder, 5, und auf einen 4 Pfünder, 4 Mann. Man befolgt aber dieſe Vorſchrift nicht immer genau, ſondern die Anzahl der bey den Kanonen dienenden Leute hängt von der Anzahl der Beſatzung ab, und bey den kleinen Kanonen muſs einer manchmal die Stelle von 2 bis 3 andern zugleich vertreten. Die bey jeder Kanone beorderte Mannſchaft muſs ſolche kennen, um ſich auf den erſten Befehl dahin begeben zu können. Der Kommandeur ſtellt beym Exerciren oder beym Schlagen die Hälfte dieſer Mannſchaft an die rechte und die andere Hälfte an die linke Seite der Kanone, und zeigt jedem an was er zu thun hat; auch ſorgt er dafür, daſs alles zu ſeiner Kanone gehörige Geräthſchaft an den beyden Seiten derſelben in Bereitſchaft liege.

Damit die Leute bey einer Schlacht die Kanonen ganz mechaniſch zu laden und zu handhaben wiſſen, ſo müſſen ſie vorher fleiſſig geübt werden. Ich will das beym Exerciren gebräuchliche Kommando hier mit einer Erklärung anführen.

1) Stille!

Dieſes iſt durchaus nothwendig, weil keiner ſprechen darf als der Kommandeur, um die gemachten Fehler und Unachtſamkeiten zu verbeſſern.

2) Gebt Acht!

Jeder ſteht bereit, was befohlen wird zu thun.

3) Macht die Stücken los!

Auf dieſes Kommando werden zuerſt alle Taue, womit die Kanone gegen den Bord befeſtigt geweſen iſt, und die Seitentaljen los gemacht, das übrig bleibende Ende des Läufers der Seiten-Taljen (Fig. 323. c c.) aber an beyden Seiten der Kanone aufgeſchoſſen, ſo daſs es klahr läuft, wenn die Taljen ſolches durchholen.

4) Holt die Stücken ein!

Die Einholtaljen (Fig. 323. b b.) werden hinten an das Rapert gehakt und ausgeſchakt, bis man die Ringbolzen d d in der Mitte des Schiffs mit dem andern Hakblock erreichen kann. Wenn die Stücken eingeholt ſind, macht man die Läufer feſt, damit die Kanone nicht wieder gegen den Bord läuft.

5) Nehmt den Windpfropf ab!

Der Windpfropf wird aus der Mündung der Kanone genommen und gewöhnlich ins Rapert gelegt.

6) Platloth ab!

Das Platloth, welches bey dem zweyten Kommando ſchon los gemacht worden, wird aufgenommen und etwas vor das Zündgat gelegt, ſo daſs dieſes ganz frey iſt.

7) Stopft das Zündgat!

Dieſes wird entweder mit dem Daum oder auch mit einem kleinen Pfropf von Werk zugeſtopft, und muſs nicht verſäumt werden, weil dadurch alles Feuer, welches noch in der Kanone ſeyn könnte, ausgelöſcht wird, wenn man den Wiſcher vorne hinein bringt.

8) Kratzer in die Stücken!

Wenn der Kratzer hineingebracht, muſs ſolcher zwey oder dreymal gegen den Boden der Kanone umgedrehet und alsdann wieder herausgeholt werden. Dieſes geſchiehet, um den übrig gebliebenen Kropf der Karduſe herauszuziehen, woran manchmal noch Feuer ſitzt. Die Unterlaſſung dieſer Vorſicht iſt manchmal Urſache, daſs die Karduſe bey der folgenden Ladung dadurch angeſteckt wird.

9) Wiſcher in die Stücken!

Der Wiſcher wird etlichemal gegen den Boden der Kanone herumgedreht. Es geſchicht ſolches, um das übriggebliebene Feuer zu erſticken und die Kanone rein zu machen.

10) Oefnet

10) Oefnet die Karduſe!

Hinten aus der Karduſe wird mit den Zähnen ein Stück Papier geriſſen und dieſer offen gebiſſene Ende wird zuerſt in die Kanone geſteckt. Es muſs ſolches aber dicht bey der Mündung der Kanone geſchehen, damit kein Pulver geſtreuet und Lauffeuer gemacht werde.

11) Die Kardus in die Stücken!

Die Karduſe wird in die Mündung geſteckt.

12) Setzt die Kardus an!

Der Anſetzer wird in die Mündung geſetzt und die Kardus mit demſelben bis an den Boden der Kanone geſchoben und mit 3 Stöſſen angeſtampft.

13) Kugel und Pfropf in die Stücken!

Zuerſt die Kugel und alsdann den Pfropf.

14) Setzt an Kugel und Pfropf!

Dieſe werden nur mit einem Stoſs angeſetzt.

15) Den Bohrpfriem in die Zündgaten!

Der Bohrpfriem wird durch das Zündgat in die Kardus geſtochen, alsdann drehet man ſolchen herum und holt ihn wieder heraus. Bey Tage ſtreicht man ſolchen über die Hand, damit man aus der Schwärze des Pulvers ſehen kann, ob die Karduſe durchgeſtochen worden. Bey Nacht holt man denſelben aber durch den Mund um das daran beſitzen gebliebene Pulver zu ſchmecken.

16) Kraut (d. i. Pulver) in die Zündgaten!

Der Kommandeur nimmt ſein Krauthorn und füllt das Zündgat mit Kraut, indem er ſolches etwas hinter das Zündgat ſtreuet und mit dem Krauthorn zerſtöſst.

17) Deckt die Zündgaten!

Das Platloth wird aufgehoben und auf das Zündgat gelegt, ſo daſs daſſelbe ſchlieſst.

18) Stücken zu Bord!

Die Kanonen werden, vermittelſt der Seitentaljen, auf eine Handbreit nach an Bord geholt. Ein Mann viert dabey die Einholtalje, damit ſie wegen des gebogenen Decks nicht zu geſchwinde an Bord lauten.

19) Faſst den Kuhfuſs und die Handſpake!

Von denen an beyden Seiten der Kanone dem Kommandeur am näheſten ſtehenden Leuten nimmt einer den Kuhfuſs und der andere die Handſpake, um auf deſſen Befehl die Kanone vorne oder hinten zu backſen und ſolche zu dompen oder hinten aufzulichten, damit er den Gegenſtand, wornach er zielt, vor das Viſier bekömmt.

20) Pointirt!

Der Kommandeur ſtellt ſich hinter die Kanone (Fig. 320.), um die Höhe oder Tiefe des Gegenſtandes, wornach er zielt, vor das Seiten-Viſier x. x. zu bekommen. In dieſer Abſicht läſst er die Kanone von den beyen Leuten, die mit dem Kuhfuſs und der Handſpake neben ihm ſtehen, backſen, dompen und lichten. Gewöhnlich wird nach der Mitte des Rumpfs gezielt, zuweilen aber auch nach den Maſten und Stengen, auch pointirt man die Kanonen dergeſtalt, daſs ſie dem Feinde Grundſchüſſe geben. Im letztern Fall wird die Kanone hinten aufgelichtet und der Kommandeur ſchiebt den Richtkeil ſo weit unter, bis die Mündung 4 bis 5 Fuſs unter die Waſſerlinie des feindlichen Schiffs gerichtet iſt. Wird nach dem Vorder- oder Hintertheil pointirt, ſo muſs die Kanone entweder nach vorne oder nach hinten gebackſt werden.

21) Blaſet die Lunte ab!

Schon bey dem vorhergehenden Kommando faſst einer die Lunte und bläſet ſie, ſobald die Kanone gerichtet iſt, ab, indem er den Rücken nach der Kanone und das Geſicht nach der Mitte des Schiffs wendet.

22) Nehmt das Platloth ab!

Das Platloth wird von dem Zündgat genommen, doch ſo daſs es gerade in die Höhe gelichtet wird, weil ſonſt das Pulver weggeſcharret werden könnte.

22) Feuer!

Der Kommandeur, oder derjenige welcher die Lunte hält, zündet damit das Pulver hinter dem Zündloch an, wo es zerſtoſſen worden, um deſto leichter Feuer zu fangen, die Lunte muſs aber durch-

durchaus nicht auf das Zündloch gehalten werden, weil dadurch die Kanone auf der Stelle unbrauchbar werden kann. Die Leute gehen bey dieſem Kommando etwas an die Seite, damit ſie nicht von dem Zurückprallen der Kanone Schaden leiden. Wenn die Kanone oder das Rapert bey dem Abbrennen nicht zurück läuft, ſo iſt es ein Beweiſs, daſs die Kanone nicht entladen, ſondern nur das aufs Zündloch geſtreuete Pulver abgebrannt iſt. Die Karduſe muſs alsdann beſſer gebohrt werden und wenn ſolches nicht geſchehen kann iſt kein anderer Rath als die Ladung wieder mit dem Farkenſteert oder Kratzer herauszuziehen. Bey dem Herausziehen der Karduſe hält man einen Hut oder eine Mütze unter die Tromp oder Mündung der Kanone, damit eben kein Pulver aufs Deck geſtreuet werde, und wenn ſie ledig iſt wird verſchiedene mal mit dem Wiſcher in dem Lauf gepumpt, fühlt man alsdann, daſs durch das Zündgat Wind geht, ſo iſt es ein Zeichen daſs die Kanone völlig Luft hat und man wieder wie vorher laden kann.

Die Kanonen ſind, inſonderheit wenn das Schiff ſchlingert, gegen die Seite deſſelben feſtgemacht. Gewöhnlich ſtehen ſie ab und an, das iſt mit der Mündung gegen die Oberkante der Pfortdrempel, wie man Figur 324. ſieht. Zuweilen ſind ſie aber auch längſt dem Bord des Schiffs befeſtigt, ſo daſs die Seite des Raperts an der Seite des Schiffs ſteht. Dieſes geſchieht um Platz auf dem Deck zu bekommen; allein die Seiten des Schiffs leiden ſehr darunter, auch ſind die Kanonen alsdann nicht gut wieder zu Bord zu bringen. Ich will durch die Fig. 324. zeigen, wie die Franzoſen ihre Kanonen auf dem unterſten Deck und auch wol auf dem Zwiſchendeck feſtmachen. Das Stellholz und der Richtkeil werden zuerſt unter dem Stoſs der Kanone weggenommen, bis die Unterkante der Mündung die obern Pfortdrempel berührt; alsdann bringt man den Brohk b b b, der bey den Franzoſen durch die Mitte des Raperts fährt, an beyden Seiten unter das Ende der vordern Axe. Den Kopf der Kanone bindet man mit dem Tromptau a a auf, welches etliche mal um denſelben und durch einen über der Mitte der Pforte befindlichen dreyeckigten Ringbolzen fährt. Um den Hals des Knopfs wird ein Stropp f f gelegt, woran eine von den Einholtaljen (Fig. 323. b.) gehakt wird. Dieſe Talje wird auch an den dreyeckigten Ringbolzen gehakt und feſt angeholt. Der übrige Theil des Läufers wird mehrmals um den Hals des Knopfs und durch den Ringbolzen e geſchoren. Mit dem Ende wird aber um alle Parten des Läufers eine Kreuzung g gemacht, um die Talje noch ſteifer zu ſetzen. Alsdann werden die Seitentaljen c c c ebenfalls angeholt und der übrig bleibende Theil des Läufers wird mehrmals um den Haken h und den Knopf der Kanone geſchlagen. Mit dem Ende dieſes Läufers werden die Parten deſſelben bey dem Knopf gekreuzt. Wenn dieſes geſchehen, nimmt man eine Lien oder Tau von 25 Klafter Länge, befeſtigt das Ende deſſelben an den Brohk vor dem Rapert, ſchlägt ſolches mehrmals um die beyden Parten des Brohks und ſchwigtet ſolche ſo feſt wie möglich zuſammen, alsdann macht man mit demſelben Tau drey Schläge oder Kreuzungen um die ſchon gemachte Schwigting, ſchlägt ſolches an der rechten Seite etliche mal um den einen Part des Brohks und um den Läufer der rechten Seitentalje, und ſchwigtet und kreuzt ſolche eben ſo wie bey dem Brohk geſchehen, Hierauf bringt man das Tau nach der linken Seite, ſchlägt ſolches um den Läufer der linken Seitentalje und ſchwigtet und kreuzt auch dieſe beyden, zuletzt geſchieht ſolches auch bey dem Läufer und Brohk an der linken Seite, ſo daſs die ganze Schwichting die Geſtalt eines Vierecks hat. Um ſolche aber noch den äuſſerſten Grad der Steifheit und Feſtigkeit zu geben, ſo ſchwigtet man nochmals den obern und untern Part derſelben zuſammen und macht endlich das Ende des Taues in der Mitte dieſer letztern Schwigting feſt.

Damit die Kanone bey ſtarkem Schlingern durchaus nicht zurück gehen und die Taue, welche zur Befeſtigung derſelben dienen, anſtrengen kann, ſo wird noch ein prismatiſches oder keilförmiges Holz i i hinter den Hinterrädern des Raperts auf das Deck geſpikert; auch wird eine Pferdelien k k k längſt der ganzen innern Seite des Schiffs durch ſtarke, auf dem Deck, zwiſchen den Kanonen befindlichen Ringbolzen, geſchoren und an jeder Seite der Stückpforte um den Haken h und hinten um das Rapert gelegt. Die beyden Enden der Pferdelien werden vorne und hinten im Schiff ſteif angeſetzt und ſolche dient ſtatt eines doppelten Brohks.

Die Kanonen auf den obern Decken ſind faſt auf eben ſolche Weiſe feſt gemacht, nur haben ſie keine Tromptauen, weil ſie gewöhnlich mit dem Kopf aus der Pforte ſtehen. Das Ende von dem Läufer der Taljen wird durch einen Ring geſchoren, der ſich hinter dem Rapert auf dem Deck befindet, und alsdann kreuzt man mit demſelben die Talje oben auf der Kanone. Der Brohk wird auch mit einem Tau geſchwigtet.

Längſt dem Bord werden die Kanonen auf folgende Weiſe feſtgemacht. Sobald wie ſie dicht an die Seite des Schiffs gebracht worden, wird der Brohk darüber geſchlagen und angeſetzt. Alsdann legt man vorne um die Achſe und das Kalb einen Strop, und auf die Art auch um die Hinterachſe. In dieſe Stroppen werden die Seitentaljen gehakt, die an der Seite des Schiffs feſt ſind, und zwar wird die vordere Talje an den hintern Strop und die hintere an den vordern Strop geſetzt. Die Taljen holt man alsdann ſo ſteif wie möglich an und kreuzt ſie mit dem übrig bleibenden Ende der Läufer.

Gewöhnlich werden die Kanonen nur auf Kauffardeyſchiffen längſt dem Bord feſtgemacht, um mehr Platz zwiſchen dem Deck zu bekommen. Auf Kriegsſchiffen geſchieht ſolches ſelten, weil die Seiten des Schiffs zu ſehr darunter leiden.

Die Engländer machen ihre Kanonen, was die Hauptſachen anbetrift, auf eben die Weiſe feſt als die Franzoſen, da aber bey den Engländern der Brohk nicht durch das Rapert geht, ſo fährt ſolcher hinten um den Stoſs der Kanone (Fig. 296. a a a.). Das Tau e e e, womit die Seitentaljen und der Brohk geſchwigtet worden, iſt auch über das Mundſtück der Kanone geſchlagen.

Die Spanier haben theils die franzöſiſche, theils die engliſche Methode auf ihren Schiffen eingeführt.

Die Theile einer Kanone ſind folgende:

1) Der Stoſs.

Holl. De Bodem of Stootplaat.
Dän. Bunden.
Schw. Bottn.
Engl. The breech.
Franz. La culaſſe.
Ital. La culatta.
Span. La culata.
Port. A culatra.

2) Die Traube.

Holl. De Druif of Knoop.
Dän. Druen.
Schw. Drufvan.
Engl. The Button, caſcabel or pomiglion.
Franz. Le bouton.

Ital. Il bottone o codone.
Span. El caſcabel.
Port. O caſcavel.

3) Die Zierathen des Stoſſes.

Holl. De Cieraad aan de Stootplaat.
Dän. Længden imellem Druen og Bunden.
Schw. Längden emellan Drufvan och Bottnen eller Friſerna på Stöten.
Engl. The breech-mouldings.
Franz. Le cul de lampe.
Ital. Il fondo de lampada.
Span. La moldura de la culata.
Port. A moldura da eſpalda.

4) Das Hinterfries.

Holl. De Cieraads Band aan 't Bodemſtuk.
Dän. Agterſte eller bageſte Friiſe.
Schw. Akterſta Friſen.
Engl. The baſe-ring and ogee.
Franz. La plate bande de la culaſſe.
Ital. La faſcia della culatta.
Span. La faxa de la culata.
Port. A moldura da culatra.

5) Das Zündfeld.

Holl. Het Cintveld.
Dän. Længden fra Bunden til Friiſen for Fænghullet.
Schw. Längden ifrån Bottnen til Friſen för Fänghålet.
Engl. The vent-field.
Franz. Le champ de la lumiere.
Ital. Il ſito del focone.
Span. Largura entre el aſtragal del fogon y la faxa de la culata.
Port. Longura entre o bocel da culatra e moldura da culatra.

6) Das Zündloch.

Holl. Het Cintgat.
Dän. Fænghullet.
Schw. Fänghålet.
Engl. The vent or touchhole.
Franz. La lumiere.

Ital. Il focone.
Span. El fogon.
Port. Ouvido, fogaõ.

7) Das Kammerband.

Holl. De Kamerband.
Dän. Baandet over Fænghullet.
Schw. Bandet öfver Fänghålet.
Engl. The vent-aſtragal and fillets.
Franz. L'aſtragale de la lumiere.
Ital. L'aſtragalo o cordone del focone.
Span. El aſtragal del fogon.
Port. Bocel da culatra.

8) Das Bodenfeld.

Holl. Het Bodemſtuk.
Dän. Bundſtyket.
Schw. Bottnſtycke.
Engl. The firſt reinforce.
Franz. Le premier renfort.
Ital. Il primo rinforzo.
Span. El primer refuerzo.
Port. O reforço da culatra.

9) Die Frieſen am erſten Bruch.

Holl. De Cieraadsband of Fries aan de eerſte Afbreuk.
Dän. Friiſerne paa forreſte Affald.
Schw. Friſerna på främſta Affallet.
Engl. The firſt reinforce-ring and ogee.
Franz. La plate-bande du premier renfort.
Ital. La faſcia del primo rinforzo.
Span. La faxa del primer refuerzo.
Port. A moldura do primeiro refuerço.

10) Das Zapfenfeld.

Holl. Het Oorenſtuk.
Dän. Tapſtykket.
Schw. Tappſtycket.
Engl. The ſecond reinforce.
Franz. Le ſecond renfort.
Ital. Il ſecondo rinforzo.
Span. El ſegundo refuerzo.
Port. Segundo reforço, reforço dos munhões.

11) Die Frieſen am zweyten Bruch.

Holl. De Cieraadsband of Fries aan de tweede Afbreuk.
Dän. Friiſerne paa mellemſte Affald.
Schw. Friſerna på medelſta Affallet.
Engl. The ſecond reinforce-ring and ogee.
Franz. La plate-bande du ſecond renfort.
Ital. La faſcia del ſecondo rinforzo.
Span. La faxa del ſegundo refuerzo.
Port. A moldura do ſegundo reforço.

12) Das Mundſtück, das lange Feld.

Holl. Het lange Veld.
Dän. Forſtykket, Mundſtykket.
Schw. Munſtycket, länga Fältet.
Engl. The chace.
Franz. La volée.
Ital. La canna o volata.
Span. La caña.
Port. A bolada.

13) Der Gurt.

Holl. De Gordel.
Dän. Længden fra mellemſte Affald til Friiſerne paa Forſtykket.
Schw. Längden ifrån medelſta Affallet til Munſtycket.
Engl. The Chace-girdle.
Franz. La ceinture de la volée.
Ital. La cintura della canna o della volata.
Span. Largura entre ſa faxa del ſegundo refuerzo y el aſtragal de la caña.
Port. Longura entre a moldura do ſegundo reforço e o bocel da bolada.

14) Der Hals.

Holl. De Hals.
Dän. Halſen.
Schw. Halſen.
Engl. The neck.
Franz. Le collet.
Ital. Il collo o colletto.
Span. El cuello.
Port. A garganta.

15) Die Handhaben oder Delphine.

Holl. De Dolphynen.
Dän. Haandgreber eller Delphiner.
Schw. Delphiner eller Oronen, hvari man fatter eller uphänger Kanonen.
Engl. The Dolphins.
Franz. Les anſes.
Ital. I manichi.
Span. Los delfinos.
Port. Os golfinhos.

16) Das Mittelband.

Holl. De middelſte Band.
Dän. Baandet paa Forſtykket.
Schw. Bandet på länga Fältet.
Engl. The chace-aſtragal and fillets.
Franz. L'aſtragale de ceinture.
Ital. Aſtragalo del ſecondo rinforzo o della cintura.
Span. El aſtragal de la caña.
Port. O bocel da bolada.

17) Das Halsband.

Holl. De Halsband.
Dän. Baandet paa Halſen.
Schw. Bandet på Halſen.
Engl. The muzzle-aſtragal and fillets.
Franz. L'aſtragale de volée.
Ital. Aſtragalo del colletto.
Span. El aſtragal del cuello.
Port. O bocel da garganta.

18) Der Kopf.

Holl. Het Hoofd.
Dän. Hovedet.
Schw. Hufvudet.
Engl. The muzzle.
Franz. Le bourrelet.
Ital. La teſta o corona.
Span. El brocal, la joya.
Port. O bocal.

19) Die Kopfſrieſen.

Holl. De Cieraadsband aan het Hoofd.
Dän. Hovedets Friiſer.

Schw. Hufvudets Friſer.
Engl. The muzzle-mouldings.
Franz. La ceinture du bourrelet, la ceinture de la bouche.
Ital. Ornamento della corona, girello a tulipano.
Span. El mayor realce o moldura de brocal.
Port. A moldura do bocal.

20) Die Mündung, der Mund.

Holl. De Monding of Tromp.
Dän. Munding.
Schw. Mynningen.
Engl. The mouth.
Franz. La bouche, la tranche.
Ital. La bocca.
Span. La boca.
Port. A boca.

21) Die Schildzapfen.

Holl. De Tappen of Ooren.
Dän. Tapperne.
Schw. Tapparna.
Engl. The trunnions.
Franz. Les tourillons.
Ital. Gli orecchioni.
Span. Los muñones.
Port. Os munhões.

22) Die Seele, der Lauf.

Holl. De Holte of Ziel.
Dän. Lœbet.
Schw. Kullopet.
Engl. The bore or caliber.
Franz. L'ame, le calibre.
Ital. L'anima.
Span. El anima, alma ó calibre.
Port. A alma ou oco.

Die KANONEN feſt machen.

Holl. De ſtukken met haar talies vaſt maaken of ſorren.
Dän. Surre Kanonerne.
Schw. Surra Kanonerne.
Engl. To houſe the guns.
Franz. Serrer les canons.

Ital. Trincare i cannoni.
Span. Trincar los cañones.
Port. Trincar as peças.

ſ. Kanone.

Eine KANONE ab und an feſt machen, oder ſo daſs ſie ab und an ſteht.

Holl. Een Geſchut af en aan vaſt maaken.
Dän. Surre Kanonen ved Mundingen paa Siden af Skibet.
Schw. Surra Kanonen vid mynningen på ſidan af ſkeppet eller tvärſkepps.
Engl. To houſe a gun fore and aft.
Franz. Serrer un canon à travers du vaiſſeau.
Ital. Trincare un cannone colla volata contra il ſabordo.
Span. Trincar un cañon batiportado.
Port. Trincar hum canhaõ a boca contra os batentes das portas.

ſ. Kanone.

Eine KANONE längſt dem Bord feſt machen.

Holl. Een Geſchut langs't ſchip vaſt maaken.
Dän. At ſurre Kanonen ved Mundingen og Druen paa Siden af Skibet.
Schw. Surra Kanonen vid mynningen och drufvan på ſidan af ſkeppet eller läng ſkepps.
Engl. To houſe a gun athwart.
Franz. Serrer un canon alongé contre le bord.
Ital. Trincare un cannone allungato contro il bordo.
Span. Trincar un cañon abretonado.
Port. Trincar hum canhaõ boca e caſcavel contra a amurada do navio.

ſ. Kanone.

Eine KANONE vernageln. ſ. Vernageln.

Eine KANONE richten oder ſtellen. ſ. Richten.

Eine KANONE abkühlen oder kühlen. ſ. Kühlen.

Eine KANONE einholen. ſ. Einholen.

Eine KANONE backſen. ſ. Backſen.

Eine KANONE abblaſen. ſ. Abblaſen.

Eine KANONE aufs Rapert legen. ſ. Rapert.

Eine KANONE laden. ſ. Laden.

KANONEN hinten in der Konſtapelkammer. ſ. Hinterſtücke.

KANONEN vorne auf der Bak. ſ. Jagdſtücke.

Hölzerne KANONEN.

Holl. Houte Stukken.
Dän. Kanoner af Træ.
Schw. Kanoner af Trä.
Engl. Wooden guns.
Franz. Faux canons, fauſſes lances.
Ital. Cannoni di legno.
Span. Cañones finjidos.
Port. Canhões de madeira, canhões falſos.

Aus Holz gedrechſelte Kanonen, welche in diejenigen Stückpforten geſetzt werden, welche keine Kanonen haben, ſie dienen dem Schiffe Anſehen zu geben und den Feind zu betriegen.

KANONENLÖFEEL. ſ. Löffel.

KANONENPARK. ſ. Park.

KANOT. ſ. Kanoe.

KANT eines Holzes.

Holl. Kant.
Dän. Kant.
Schw. Kant.
Engl. Side or face,
Franz. Can, coté, face.
Ital. Canto d'un legno.
Span. Canto.
Port. Canto de hum madeiro.

Die Winkel oder Ecken und auch die Seiten eines Holzes. Das Holz iſt dreykantig und vierkantig, wenn es drey und vier Ecken oder Seiten hat. Eben ſo ſagt man auch Vorkante und Hinterkante des Stevens &c. d. i. nämlich die

vordere oder die hintere Seite. Wankantig Holz iſt dasjenige, welches ſchiefe oder unregelmäſſige Seiten oder Ecken hat. Eben ſo ſagt man auch, die Nordkante eines Fluſſes, d. i. der Nordwall oder das in Norden liegende Ufer zum Unterſchied von Süd-Kante. Die Waſſer-Kante eines Fluſſes iſt das Ufer oder der Strand deſſelben. Die Kante einer Planke iſt die ſchmale Seite oder auch die Ecken dieſer ſchmalen Seite.

Nord-KANT eines Fluſſes.

Holl. Noorder-Kant.
Dän. Nord-Kant.
Schw. Nord-Kanten.
Engl. The northern ſhore.
Franz. Bande du Nord.
Ital. Banda della tramontana.
Span. Banda del Norte.
Port. Banda de Norte de hum rio.

ſ. Kant.

Waſſer-KANT eines Fluſſes.

Holl. Waater-Kant.
Dän. Vandkanten, Strand.
Schw. Vattenkant.
Engl. The banks of a river or the ſhore.
Franz. Rivage d'une riviere.
Ital. Ripa.
Span. Ribera.
Port. Ribeira de hum rio, praya.

ſ. Kant.

KANT oder KANTE.

Holl. Kant.
Dän. Kant.
Schw. Kant.
Engl. Rail.
Franz. Filet.
Ital. Filetto.
Span. Galon de moldura.
Port. Barra de moldura.

Eine kleine hölzerne Leiſte, die zum Zierath an irgend ein Holz geſpikert wird und die Stelle eines Randes vertritt.

KANTERSTOCK. ſ. Kolderſtock.

KANTHAKEN. ſ. Kenter-Haken.

KANTHELLING. ſ. Helling.

KANTIMARON.

Eine Art Fahrzeuge, deren ſich die Schwarzen auf der Küſte von Koromandel bedienen. Sie beſtehen aus 2 bis 3 Kähnen oder ausgehölten Bäumen, die mit Tauen von Kokosrinden zuſammengebunden ſind. Das Segel iſt dreyeckigt und eine Art Matte.

KANTSCHIBASSE.

Ein türkiſches Ruderſchiff, welches ungefähr 80 Mann führt.

KAP. ſ. Kaap.

Das Schiff hält gute KÄPE.

Holl. Het ſchip zeilt wel by de wind.
Dän. Skibet er en god Bidivind-Sejler.
Schw. Skeppet ſeglar väl bi de vind.
Engl. She is a good plier.
Franz. Le vaiſſeau eſt bon boulinier.
Ital. La nave va bene alla bolina.
Span. El navio barloventea bien.
Port. O navio barloventea bem.

Heiſst es ſegelt gut bey dem Winde oder fällt wenig in Lee.

KAPEN. ſ. Kapern.

KAPER.

Holl. Kaaper. Commiſſie vaarder.
Dän. Kaper.
Schw. Kapare.
Engl. Privateer.
Franz. Capre, armateur.
Ital. Armatore.
Span. Armador.
Port. Corſario, armador.

Sind von Privatperſonen zum Kriege ausgerüſtete Schiffe, welche unter Bevollmächtigung eines kriegführenden Staats den Feinden deſſelben allen möglichen Schaden zufügen, welchen die Geſetze des Krieges erlauben. Der Paſs welchen ein ſolcher Kaper oder Freybeuter von der Regierung bekömmt, wird ein Markebrief genannt, und ohne ſolchen wird er als ein Seeräuber angeſehen und beſtraft. Der Kaper muſs für

für den Schaden Kaution ſtellen, welchen er durch unvorſichtiges Benehmen und den Tractaten zuwider laufende Behandlung der neutralen Schiffe, der Regierung des Landes verurſachen kann. Die Abſicht der Kaper iſt gewöhnlich auf die feindlichen Kauffahrer gerichtet, weil ſolche faſt jederzeit wehrlos und nur mit ſo vieler Beſatzung verſehen ſind, als zur Regierung des Schiffs erfordert wird.

Groſſe Kaper, welche ſich an ſtark bemannte und wehrhafte Kauffahrer wagen, können, beſonders wenn ſie Prieſen der Art nach einem Hafen aufbringen, wohl in den Fall kommen, daſs ſie ſich mit feindlichen Fregatten ſchlagen müſſen. Dieſe beſetzt man daher gern mit dem ſchwerſten Geſchütz, welches ſie nach ihrer Gröſſe führen können, um ihnen, wenn es möglich iſt, dadurch eine Art von Uebermacht über Fregatten zu geben, daſs ſie im Stande ſind, das Gefecht auf eine gröſſere Entfernung auzufangen und zu unterhalten; theils aber auch in der Abſicht, daſs man ſie bequemer mit Riemen verſehen könne, zu deren Handthierung ihnen die gröſſern Zwiſchenräume zwiſchen dem ſchweren Geſchütz mehr Raum gewähren. Da ihnen die Riemen noch auſſerdem die Vortheile verſchaffen, daſs ſie eines Theils durch dieſelben fähiger ſind, während einem Gefecht die vortheilhafteſte Lage gegen einen Feind anzunehmen; theils aber auch Gelegenheit geben, bey Windſtillen einem überlegenen Feinde leichter zu entfliehen, und einen ſchwächern einzuholen; ſo pflegt man alle Kaper von einer Bauart, bey welcher ſie ſich anbringen laſſen, mit denſelben zu verſehen; und man läſst ſie, wenn ſie nicht über Bord rudern können, durch Pforten rudern, deren man nach der Gröſſe des Zwiſchenraums zwiſchen dem Geſchütz zwiſchen zweyen Kanonen eine bis zwey anordnet.

Daſs ein Kaper von einem andern angefallen und zum Gefecht gezwungen werde, iſt ein ſeltener Fall, wenn nicht einer von beyden eine völlig entſchiedene Uebermacht hat, da in jedem andern Fall kaum eine andere Ausſicht, als auf die Beute eines beſchädigten Schiffes zu hoffen iſt. Geſchwindigkeit unter allen möglichen Umſtänden, von Windſtille bis zu dem ſchwerſten Wetter, bey welchem ein Schiff unter Segel bleiben kann; gehöriger Waſſerraum zur Tragung des Geſchützes, der Bemannung, des Kriegs- und Mundvorraths müſſen die vorzüglichſten Eigenſchaften der Kaper ſeyn.

Zu einem ſchnell beſegelten Schiff gehört: daſs es im Verhältniſs gegen ſeine Waſſertracht beträchtlich lang und weit ſey; beyde Umſtände machen den Bau und die Takelaſche ſehr boſtbar und fordern ſtarke Bemannung, auf die ein glücklicher Kaper, wenn er mehrere Prieſen gemacht hat, nicht immer Rechnung machen kann; daher laſſen ſich dieſe Forderungen nur in ſo weit erfüllen, als Baukoſten und Sold des zahlreichen Schiffsvolks, mit der Hofnung der zu machenden Beute in einem vernünftigen Verhältniſs bleiben. In *Fr. Chapmanns* vortreflichem Werke von der Schiffsbaukunſt ſind Beſtecke für Kaper berechnet.

KAPERGASTEN.

Holl. Kaapergaſten.
Dän. Kapergaſter.
Schw. Kaper-gaſtor.
Engl. Crew of a privateer.
Franz. Equipage d'un capre.
Ital. Equipaggio d'un armatore.
Span. Tripulacion de un armador.
Port. Equipagem de hum corſario.

Die Beſatzung eines Kapers. Jeder der dazu gehört wird Kapergaſt genannt.

KAPERN, auf Kaperey fahren.

Holl. Kaapen, vry-buiten, te kaap vaaren.
Dän. Krydſe in Söen.
Schw. Kryſſa.
Engl. To cruize at ſea as a privateer.
Franz. Aller en courſe.
Ital. Andar in corſo.
Span. Ir en corſo.
Port. Ir em corſo.

Einem ein KAPJE geben. ſ. Bridſchen.

KAPITAIN.

Holl. Kapitein.
Dän. Kapitain.
Schw. Kapitain.
Engl. Captain.
Franz. Capitaine.
Ital. Capitano.
Span. Capitano.
Port. Capitaõ.

Der Oberbefehlshaber eines Schiffs, oder der Titel desjenigen, welcher das Kommando eines Schiffs hat. Eigentlich kömmt ſolcher aber nur den zu, welcher ein Kriegsſchiff führt, und der Kapitain eines Kauffahrers wird blos Schiffer genannt.

Der Kapitain eines Kriegsſchiffes iſt auf ſeinem Schiffe als der Kommandant auf einer Feſtung anzuſehn. Er muſs ein herzhafter und in allen zum Seedienſt erforderlichen Wiſſenſchaften, erfahrner Mann ſeyn, denn von ihm hängt alles ab, was die Policey, Fahrt, Gefecht und Erhaltung des Schiffs anbetrift. Bey dem Gefecht iſt ſein Platz oben auf der Schanze, um alles überſehen zu können (ſ. Seeſchlacht). Wenn er in eine Flotte ſegelt, ſo ſteht er unter dem Admiral oder erſten Flaggemann. ſ. Officiere eines Schiffs und Admiral.

Hafen-KAPITAIN. ſ. Hafenmeiſter.

KAPITAINTJE.

Holl. Kapiteintje.
Dän. Kahyts-Haandſwaber.
Schw. Svab för Kajutan.
Engl. Swab for the cabin.
Franz. Faubert de laine pour la chambre.
Ital. Radazza di lana o d'un capo per la camera.
Span. Lampazo de lana ó de cabo por la camera.
Port. Lambaz de lana ou de cabo.

Ein kleiner Handſchwabber, der von Wolle oder auch von einem Tau, deſſen Ende aufgeplüſet worden, gemacht iſt. Er dient in der Kajüte, die Tiſche und andere daſelbſt befindliche Sachen abzuſchwabbern.

KAPPE auf dem Schornſtein.

Holl. Kap.
Dän. Kappe.
Schw. Kappa.
Engl. Hood.
Franz. Capot ſur le tuyau des cheminées.
Ital. Cappello.
Span. Sombrero de la chimenea.
Port. Chapeo.

Ein kleines Dach, welches auf den Schornſtein geſetzt wird. Es iſt an der einen Seite offen,

damit der Rauch hinausziehen kann. An den übrigen drey Seiten aber und oben iſt es zu. Zuweilen iſt die Kappe auch wie eine Niche geſtaltet. Statt einer Kappe hat man auch Gecken, Micken und Klappen auf den Schornſteinen.

KAPPE auf der Kettenpumpe.

Holl. Kap.
Dän. Kappe.
Schw. Kappa.
Engl. Hood of a pump.
Franz. Capot qui recouvre la roue d'une pompe à chapelet.
Ital. Cappello.
Span. Sombrero de la bomba.
Port. Chapéo da bomba de roda.

Ein runder Deckel womit das Rad einer Kettenpumpe bedeckt wird.

KAPPE der Luken.

Holl. Kap.
Dän. Stirreſen, Ruffet over Agter-Trappen.
Schw. Kappa eller Ruff öfver akter-trappan.
Engl. Companion, *auf der Hinterluke die zur Kajüte führt. Die Kappe auf der Luke zum Volkslogis heiſst* hood.
Franz. Capot d'échelle.
Ital. Cappello della ſcala.
Span. Sombrero de la eſcalera.
Port. Meia laranja.

So heiſst auf Kauffahrern eine Art Deckel, der auf der Hinterluke, welche zur Kajüte führt, befeſtigt iſt. Er iſt viereckigt oder beſteht aus vier Seiten oder Schotten, die ungefähr drey Fuſs hoch ſind. An der Steuerbordſeite iſt aber kein Schott, ſondern ſolche iſt offen und dient zum Eingang. Auf den Schotten iſt eine Klappe oder ein Dach, welches bey gutem Wetter halb oder auch ganz aufgeklappt werden kann. Bey ſchlechtem Wetter wird ſolches aber zugemacht, auch wird alsdann die untere Hälfte der Seite, welche zum Eingang dient, mit einem Schieber zugeſchoben, über welchen man hinwegſteigen muſs, wenn man unters Deck gehen will. Dieſer Schieber verhindert, daſs das Waſſer nicht durch die Luke unters Deck laufe, wenn das Schiff Stürzſeen bekömmt.

KAPPEN.

Holl. Kappen.
Dän. Kappe.
Schw. Kappa.
Engl. To cut.
Franz. Couper.
Ital. Tagliare.
Span. Picar.
Port. Picar.

Ein Tau, einen Maſt oder andere Dinge mit einem Beil abhauen. Man kappt das Ankertau, wenn man nicht Zeit hat den Anker zu lichten. Die Maſten werden gekappt, wenn man bey ſchwerem Winde vor Anker liegt und wegen des vielen Windfangs, den die Maſten haben, beſorgt, daſs der Anker triftig werden möge; auch geſchieht ſolches wohl unter Segel, wenn der Wind das Schiff ſo ſehr auf die Seite legt, daſs man befürchten muſs, es werde das Unterſte oben gekehrt. Man kappt hiebey zuerſt die Lee-Wandtauen, alsdann den Maſt und endlich die Luv-Wandtauen und Stagen, ſo daſs der Maſt durch nichts aufgehalten werde, wenn er fällt.

KAPPER (auf Grönlandsfahrer).

Holl. Kapper.
Dän. Kapper.
Schw. Kappare.

So werden diejenigen genannt, welche die zäheſten Stücke Speck, die aber vorher von der Schwarte und dem Luder gereinigt ſind, auf der Speckbank in Stücke hauen. Sie bedienen ſich hiezu groſſer Meſſer, welche Kappmeſſer genannt werden. Die weichſten Stücke werden auf derſelben Bank den Schneidern zum Schneiden vorgelegt.

KAPPJE. ſ. Kapje.

KAPPLAKEN.

Holl. Kaplaken.
Dän. Kabelakken eller Kaplaken.
Schw. Kapplaken.
Engl. Hat-money, primage.
Franz. Chapeau de maitre.
Ital. Cappa.
Span. Sombrero, primaje, capa.
Port. Capa.

Das Geld was der Schiffer noch über die bedungene Fracht, gleichſam als Geld zu einer Kappe, erhält. Es wird ſolches jederzeit in den Connoſſementen angezeigt und beträgt etwa 5 oder 6 pC. der Fracht.

KAPPMESSER.

Holl. Kapmeſſen.
Dän. Kapmeſſer.
Schw. Kapmeſſar.

ſ. die Erklärung unter Kapper.

KAPSTANDER. ſ. Kaapſtander.

KAPUDAN Baſcha. ſ. Capidan Baſcha.

KARAKE.

Holl. Kraak, Karak.
Dän. Karake.
Schw. Karake.
Engl. Carack, a Portugueſe Indiaman.
Franz. Caraque.
Ital. Caraca.
Span. Caraca.
Port. Caraca.

Die gröſſeſte Art der ehemals gebräuchlichen Schiffe oder Galeonen. Sie hatten zuweilen 7 bis 8 Stockwerk, worunter auch noch eines auf der Back war. Sie konnten 2000 franz Tonnen tragen und führten bis 2000 Mann Beſatzung. Inſonderheit bedienten ſich derſelben die Spanier und Portugieſen zum Kriege und auch zur Kauffahrt. Schon im Jahr 1350 ſchlugen die Spanier gegen die Engländer auf Karaken, aber ſeit hundert Jahren ſind dieſe Schiffe nicht mehr gebraucht worden. Man findet die Abbildung einer Karake in *van den Tk* Schiffbaukunſt.

KARAKOR.

Ein Fahrzeug in den indiſchen Gewäſſern, deſſen ſich inſonderheit die Bewohner des indiſchen Archipelagus bedienen. Die Holländer gebrauchen ſolche zu Amboina ebenfalls als Küſtenbewahrer und auch zur Handlung.

Die Karakoren ſind von verſchiedener Gröſſe. Einige ſind ſehr klein, andere hingegen können bis 19 Laſt führen und 150 bis 170 Mann, welche dieſelben bey einer Windſtille auf eine ſehr ſinnreiche

reiche Weiſe, wovon ich unten reden werde, mit Riemen fortzubringen wiſſen.

Was den Bau dieſer Fahrzeuge anbetrift, ſo ſind nur blos 4 bis 5 Planken an jeder Seite des Kiels aufgeſetzt, die vorne und hinten ſcharf zulaufen und in den Vor- und Hinterſteven eingelaſſen ſind. Dieſe ſchieſſen ſehr weit aus und haben eine bogenförmige Geſtalt, wobey ſich das oberſte Ende weit über die Seiten erhebt.

Einen deutlichern Begrif von dieſen Fahrzeugen wird die Figur 486 und 487 geben. Erſtere ſtellt ein Karakor von oben zu geſehen vor. Ueber die Seiten ſind Sparren oder Queerhölzer A A gelegt, die an beyden Seiten weit heraus ragen. Auf dieſe Queerhölzer werden etliche Stücke Rieth B B gebunden, die parallel neben einander liegen, und den Rojern zu Bänken dienen, zwiſchen denſelben bleibt ſo viel Platz, daſs ſie mit ihren Pagajen, welche ihre Riemen ſind, bequem arbeiten können. An dem Ende der Queerhölzer iſt noch ein langer Balken C C befeſtigt, der auf dem Waſſer ſchwimmt, und dieſer Art Deck zur Unterlage dient, derſelbe hält auch zugleich die Karakor im Gleichgewicht, welche, da ſie ſo ſchmal iſt, ſehr leicht umſchlagen könnte.

Die gröſsten und längſten Karakoren haben vier Bänke an jeder Seite, jede von 12 Mann, überdem rojen noch 12 Mann an jeder Seite in dem Fahrzeuge, ſo daſs ſolches von 120 Mann bewegt wird, wodurch es eine auſſerordentliche Geſchwindigkeit erlangt.

Statt eines Steuers gebrauchen die Karakoren hinten am Backbord und Steuerbord zwey groſſe Pagajen. Die Figur 487 ſtellt eine Karakor unter Segel vor, die zugleich durch Pagajen bewegt wird. Man führt aber Segel und Pagajen niemals zugleich. Das Segel hat die Geſtalt eines ſehr langen Parallelogramms. Die obere Seite iſt an eine Art Raa befeſtigt, die ſchief an den Maſt liegt, ungefähr wie die Antennen der lateiniſchen Segel. Die untere Seite iſt an eine Art Giekbaum befeſtigt, oder an eine ähnliche Raa, die parallel mit der erſten iſt. Zur Haltung der obern Raa dienen faſt eben ſolche Geerden und Pispotten wie auf unſern Schiffen bey der Beſahnruthe gebräuchlich ſind. Der Baum wird durch eine Schote gehalten, die mit einem Sprüt ungefähr an die Mitte deſſelben befeſtigt iſt. Der Maſt dieſer und ähnlicher Fahrzeuge beſteht gewöhnlich aus einem dreybeinigten Bock von Bambusrohr, woraus auch die Raa und der Baum des Segels

gemacht iſt. Wenn der Wind ſo ſtark wird, daſs man nicht das ganze Segel gebrauchen kann, ſo viert man die Schote und drehet den Baum, vermittels eines groſſen Drehers, vorne im Schiff um ſeine Axe, dadurch kann das Segel ſelbſt bis an die Raa, wie eine Landkarte um einen Stab, aufgedrehet und die Fläche deſſelben vermindert werden.

KARAMUSSAL, KARAMUSSAT oder KARAMUZZAL.

Der Name eines türkiſchen Kauffahrers. Derſelbe führt einen ſehr hohen groſſen Maſt, ein Bugſpriet, und einen kleinen Beſahnmaſt. Der groſſe Maſt wird blos durch Pardunen und ein Stag gehalten. Derſelbe hat auch eine Stenge woran ein Marsſegel befindlich, und an dem groſſen Segel ein Bonnet. Die Bewohner der barbariſchen Küſten bedienten ſich der Karamuſſal vormals mit vielem Vortheil zu ihren Seeräubereyen. Sie waren mit 18 bis 20 Kanonen beſetzt und die Mannſchaft beſtand manchmal aus mehr als 60 Mann. Ueberdem führten ſie noch viel Feuerwerk von Klebfeuer und dergleichen, deſſen ſie ſich beym Entern bedienten.

KARANTAINE. ſ. Quarantaine.

KARAVANE.

So heiſst eine Geſellſchaft türkiſcher Pilgrimme oder Kaufleute, die entweder zu Waſſer oder zu Lande unter Escorte reiſen. Es werden auch ſo die Kreuzzüge genannt, welche die Maltheſer Ritter gegen die Türken thun müſſen.

KARAVELLE.

Ein portugieſiſches Fahrzeug, welches lateiniſche Segel führt und 100 bis 140 Tonnen laden kann. *Vaſco de Gama* ſoll ſich derſelben zuerſt in Indien bedient haben. In der ſpaniſchen Flotte von 1583 waren auch Karavellen. Sie wurden damals für die beſten Segler gehalten.

Die Türken ,bauen unter dieſen Namen ſehr groſſe Fahrzeuge. Der Vater *Boskowitſch* ſahe dergleichen, auf ſeiner Reiſe von Konſtantinopel, in Gallaz auf dem Stapel. Es war dieſes Gebäude ſiebenzig Mannsſchritte lang und ſiebenzehn breit. Nach dem Bericht des Vaters ſollen ſie ſchlecht ausgeſehen und ganz ohne Geſchmack gebauet geweſen ſeyn.

Karavellen heiſſen an der Küſte von Frankreich auch Fiſcherfahrzeuge von 12 bis 15 Tonnen, die auf den Heringsfang ausgehen.

KARCHESION. ſ. Carcheſium.

KARDELE oder KARDEELE eines Taues

Holl. Kardeelen.
Dän. Kardeler.
Schw. Kardelar.
Engl. Strands of a cable.
Franz. Cordons.
Ital. Cordoni.
Span. Cordones.
Port. Cordoes retorcidos.

So werden die Troſſen genannt, wovon kabelweiſe geſchlagene oder zweymal zuſammengedrehete Taue gemacht werden. Ein kabelweiſe geſchlagenes Tau beſteht aus drey Kardeelen, jedes Kardeel wieder aus drey Duchten und jede Ducht aus einer mehr oder wenigern Anzahl Kabelgarne. ſ. Tau.

KARDEEL der groſſen Raa, der Fockraa und der Beſahnruthe.

Holl. Kardeelen van de Raaen.
Dän. Kardeler eller Cardeeler.
Schw. Kardelar hvarmed räerna hiſſas och ſtrykas.
Engl. Gears.
Franz. Driſſes des baſſes vergues.
Ital. Drizze dei pennoni baſſi.
Span. Drizas de las vergas mayores.
Port. Aderiças ou tripas das velas mayores.

Die Taue, womit die untern Raaen aufgehieſst werden. Sie beſtehen aber nicht, wie bey den obern Raaen gebräuchlich, aus einem Drehreep und einer Fall; ſondern ſind auf folgende Weiſe angeordnet. Man legt auf jeder Seite um den Top des Maſts, bey den Flechtingen, einen Schenkel oder Hanger, woran ein dreyſcheibigter Block geſtroppt iſt, der bis unter die Backen des Maſts herunter hängt. An die Mitte der Raa ſind an beyden Seiten des Maſts zwey ähnliche Blöcke genähet (Fig. 103. h. h. h. h.), dieſe 4 Blöcke werden die Kardeelblöcke genannt und durch dieſelben werden zwey Läufer 11 geſchoren. Jeder iſt an den Schenkel befeſtigt und fährt nach und nach über die drey Scheiben der beyden Blöcke längſt dem Maſt hinunter, und alsdann um einen Fuſsblock oder auch um die Scheibe eines Knechts. Dieſe Läufer werden eigentlich die Kardeele genannt. Man windet mit dem Spill darauf, wenn die Raa aufgehieſst werden ſoll.

Auſſer dieſen beyden Kardeelen wird noch ein Borg um die untern Raaen geſchlagen, damit ſolcher das Gewicht derſelben zugleich mit trage. Man ſticht ihn durch eine an der Mitte der Raa befindliche Kauſche und ſchlägt und befeſtigt die Enden deſſelben um den Maſt. Bey einem Treſſen beſteht dieſer Borg aus einer Kette.

Auf einigen Kriegsſchiffen und faſt auf allen Kauffahrern ſind die Kardeele gänzlich abgeſchaft und die Raaen hängen blos an einem feſten Strop. Dieſer Strop liegt um den Top des Maſts und hat unten eine ſtarke Kauſche, damit man durch ſolche und durch einen an der Mitte der Raa befindlichen eiſernen Ring einen Reiher oder einen Tau ſcheren kann.

KARDEELEN (auf Grönlandsfahrern). ſ. Quartelen.

KARDEELBLOCK. ſ. Kardeel und Kardeel-Block.

KARDEELSCHLITTEN. ſ. Kardeel-Schlitten.

KARDUSEN.

Holl. Kardoeſen.
Dän. Karduſer.
Schw. Karduſor.
Engl. Cartridges of a cannon.
Franz. Gargouſſes.
Ital. Cortoccj.
Span. Cartuchos.
Port. Cartuchos.

Sind cylinderförmige von Papier, Pergament oder Leinwand zuſammengenähete Büchſen oder Beutel (Fig. 310), worinn ſich das zur Ladung einer Kanone erforderliche Pulver befindet. Wenn die Karduſe gefüllt iſt, hat ſie gerade den Diameter der Kugel, damit ſie leicht in die Mündung geſchoben werden kann. Man hat Karduſen für jeden Kaliber. Sie enthalten an Pulver den dritten Theil von der Schwere der Kugel. ſ. Kanone. Der Kropf der Karduſe iſt das zugebundene Ende derſelben.

KARDUSGARN. ſ. Kardus-Garn.

KARDUSKISTEN.

Holl. Kardoeskiſten.
Dän. Karduskiſter.
Schw. Karduskiſtor.
Engl. Catridge-cheſts.
Franz. Caiſſons à gargouſſes.
Ital. Caſſe a cartoccj.
Span. Cajas de cartuchos.
Port. Caixas de cartuchos.

Kiſten, die auf der Hell vorne in Kriegsſchiffen feſtgemacht ſind und eine Anzahl gefüllter Karduſen enthalten. Auch findet man hinten im Schiff ähnliche Kiſten. Sie ſind mit Bley und Leinwand ausgefüttert, um die Karduſen vor aller Feuchtigkeit zu bewahren.

KARDUSKOKER.

Holl. Kardoes-kooker.
Dän. Kardus-Koker.
Schw. Kardus-Koker.
Engl. Cartridge-box.
Franz. Porte-gargouſſe, garde-feux.
Ital. Guarda cartoccj.
Span. Guarda cartuchos.
Port. Cartucheira de páo, guarda cartuchos.

Ein hohler hölzerner Cylinder, welcher die, zu einer gefüllten Karduſe, erforderliche Weite hat. Man kann ſolchen mit einem Deckel zumachen, der darauf wie auf einer Büchſe paſst, und dieſe Vorſicht iſt nothwendig, damit die Karduſe nicht durch das Abfeuern der Kanonen Feuer fange. In dieſen Kokern werden bey dem Treffen die Karduſen geholt Sie ſind gewöhnlich mit der Zahl des Kalibers, wozu ſie dienen, bezeichnet.

KARDUSNADEL. ſ. Kardus-Nadel.

KARDUSSTOCK.

Holl. Kardoes-ſtok.
Dän. Kardus-Form.
Schw. Kardus-form.
Engl. Cartridge form.
Franz. Forme à gorgouſſes.
Ital. Forma a cartoccj.

Span. Forma para hazer cartuchos.
Port. Forma ou páo para fazer cartuxos.

Ein runder Stock oder Kolben, der die Gröſſe einer Karduſe hat, und welcher zur Form dienet das Pergament, Leinwand oder Papier darum zu nähen.

KARGADEUR.

Holl. Koopmann, Opper-Koopman.
Dän. Kargadeur, Supercargo.
Schw. Kargadeur, Supercargo.
Engl. Supercargo of a ſhip.
Franz. Commis.
Ital. Sopracarico.
Span. Sobrecargo.
Port. Sobre-carga.

So heiſst auf Kauffahrern derjenige, welcher den Verkauf oder die Vertauſchung der geladenen Waaren an andern Orten beſorgt. Kaufleute, welche Schiffe von Europa nach Oſt- und Weſtindien ſenden, wo ſie nicht allezeit Correſpondenten haben, ſchicken gewöhnlich einen Kargadeur mit, auch wol einen Unter-Kargadeur, der die Stelle des erſtern vertritt, im Fall ſolcher ſterben ſollte.

KARGASON. ſ. Ladung eines Schiffs.

KARKEDORTJEN. ſ. Kerkedortjen.

KARLTUCH oder KARRELTUCH. ſ. Segeltuch.

KARNATJE. ſ. Stag-Garnat.

KARTÄTSCHEN.

Holl. Schrootboſſen.
Dän. Skraaböſſer.
Schw. Skrotkappar, Skráböſſor.
Engl. Caſe-ſhot.
Franz. Charge à mitraille.
Ital. Cartoccj di mitraglia.
Span. Cartuchos de metralla.
Port. Cartuchos de metralha.

Eine runde Büſe von Pappe, Pergament, Holz oder Blech, welche mit Kugeln und zerhackten Eiſenſtücken, Spikern &c. angefüllt und aus den Kanonen geſchoſſen wird. Die Kartätſchen ſind eben

eben ſo wie die Karduſen nach dem Kaliber der Kanonen eingerichtet. Man ſchieſst mit Kartätſchen blos in der Nähe auf die Feinde, um der Takelaſche zu ſchaden. Wenn dieſelben aus der Kanone getrieben werden, ſo breiten ſich die darin befindlichen Kugeln aus einander und thun alſo einen weit gröſſern Schaden, als die Kugeln, die blos in der Verticalfläche, worin das Stück ſich befindet, Unheil anrichten können. Die eiſernen oder blechernen Büchſen (Fig. 301.), welche Kartätſchenkoker oder Schrotkoker genannt werden, ſind unter allen die beſten. Sie gehen weiter als die übrigen, und auſſer den Schaden, den die kleinen Kugeln anrichten, leiſtet die Büchſe ſelbſt noch Nutzen. Sie werden $1\frac{1}{2}$ Kaliber lang gemacht. Ein Kaliber von dieſer Höhe wird mit den kleinen Kugeln und anderem Eiſenwerk angefüllt. Auf dieſe Kugeln wird alsdann ein hölzerner Spiegel, einen halben Kaliberdicke, gelegt und an die Seitenwände des Kokers mit kleinen Spikern befeſtigt. Bey dem Laden muſs allemal der hölzerne Spiegel zunächſt an das Pulver kommen. Nach dieſen Kokern ſind die pergamentenen Hülſen allen übrigen vorzuziehen. Das Feuer hängt ſich an dieſelben nicht an und wegen ihrer Glätte hängen ſie ſelbſt ſich nicht ſtückweiſe an die innere Fläche der Kanone an, wie faſt immer von papiernen und leinenen Hülſen geſchieht. Man tränkt das Pergament vor der Verarbeitung in Weineſſig. Die Hülſen ſelbſt werden zwey Kaliber lang gemacht. Ein halber Kaliber wird auf jeder Seite gebraucht den Boden zu machen, und ein Kaliber bleibt alsdann übrig, um Kugeln hineinladen zu können.

Man verfertigt auch die Kartätſchen noch auf andere Weiſe, da ſie denn beſondere Namen bekommen. Hieher gehören die Hagelpatronen oder der Traubhagel. Man läſst von dem Drechsler nach der Mündung der Kanone einen hölzernen Spiegel (Fig. 300. GHIK.) mit einer in der Mitte deſſelben befeſtigten anderthalb Kaliber langen Spindel DE machen, dieſe Spindel wird in Pech getunkt, über bleyerne Kugeln gewälzet und nach erfolgtem Anhängen derſelben wieder in zerlaſſen Pech getunket, alsdann ziehet man einen Sack von groben Leinwand darüber, der an dem Obertheil der Spindel befeſtigt iſt und ebenfalls mit dem Kaliber des Stücks übereinkömmt. Dieſer Sack wird mit einer Sticklien um den Spiegel zugebunden, in welchem ſich zu dieſer Abſicht eine Kerbe oder Rille FF befindet. Hierauf wird der Sack mit einer Schnur ſo umwickelt, daſs die Figur einer Traube herauskömmt. Die Kugeln müſſen hier nämlich die Beeren abgeben. Die Figur 300. a. zeigt dieſes deutlicher. Figur 300. b. ſtellt eine durchſchnittene Hagelpatrone vor und Figur 300. c. den Spiegel mit der Spindel. Letzterer wird auch bey einigen Nationen von Eiſen gemacht. Die mit Traubhagel gefüllten Säcke werden auch Schrotſäcke genannt.

Man gebraucht auch noch Stavenſäcke (Fig. 327.), die ebenfalls nach dem Kaliber der Kanonen eingerichtet und mit kurzen Enden von Bolzen und eiſernen Staven oder Stangen angefüllt ſind. Auſſer den gewöhnlichen Kugeln ladet man die Kanonen auch mit Kettenkugeln, Stangen- oder Knüppelkugeln, Bolzkugeln und Schiebzangen. Man ſehe die Erklärung dieſer Wörter.

KARTE, hydrographiſche KARTE, Paſs-KARTE, See-KARTE. ſ. Seekarte.

Platte oder gleichgradigte KARTE.

Holl. Een gelyk graadige Kaart.
Dän. Et plat Söekort.
Schw. Platta kortet.
Engl. The plain chart.
Franz. Carte plate.
Ital. Carta piana.
Span. Carta plana.
Port. Carta plana.

ſ. die Erklärung unter Seekarte.

Reducirte KARTE oder eine KARTE mit wachſenden Graden der Latitudo.

Holl. Een waſſend-graadige Kaart.
Dän. Mercators Kort.
Schw. Mercators Kort.
Engl. Mercator's chart.
Franz. Carte reduite.
Ital. Carta ridotta.
Span. Carta reducida.
Port. Carta reduzida.

ſ. die Erklärung unter Seekarte.

Die KARTE paſſen. ſ. Ein Beſteck machen und Seekarte.

KARTELSCHIFF.

Holl. Vrede Vlag.
Dän. Freds-Flag.
Schw. Frids-flagg.
Engl. Cartel, Flag of truce.
Franz. Batiment parlementaire.
Ital. Nave ó bandiera di pace.
Span. Navio parlamentario, bandera de paz.
Port. Bandeira de paz.

Ein Schiff, welches, in Kriegszeiten dazu beſtimmt iſt, die Gefangenen zweyer im Kriege begriffenen Mächte gegen einander auszuwechſeln oder andere Vorſchläge zu überbringen. Der Kapitain dieſes Schiffs hat daher ausdrückliche Ordre, weder Güter noch ſonſt Ammunition zu führen, auſſer eine einzige Kanone, die dazu dient, Signale zu geben.

KARVIELHÖLZER. ſ. Balkkuntjes.

KARVIELNAGEL. ſ. Koveinnagel.

KARVIELEN, KARVIELSCHIFFE.

Waren vormals gebräuchliche Schiffe, die vorne ſchmal und hinten breit waren. *D. Velius* in ſeiner Beſchreibung von Hoorn meldet davon folgendes: *In't jaer* 1460 *werden hier (te Hoorn) de eerſte Carviel-ſchepen gemaeckt, daer men te vooren niet hadde dan Hulken, Razeilen en Krajers, en die altemael gewracht Crap-ſchuits wyze met de planken op malkander.*

KARVIELWERK, mit Karvielwerk aufbujen.

Holl. Karvielwerk, met Karvielwerk opboejen.
Dän. Kravel, bygt paa Kravel.
Schw. Cravel, bygd på cravel.
Engl. Carvel-work.
Franz. Border en carvelle, à joints quarrés.
Ital. Mettere le tavole delle bande di maniera che i canti ſi toccano perpendicularmente, o che fanno un incomento.
Span. Tablas unidas con los cantos de manera que hazen una coſtura ordinaria.
Port. Fiadas de taboas unidas de topo e canto.

Unter Karvielwerk verſteht man alle Hölzer und Planken, die nicht klinkerweiſe über einander liegen, ſondern mit ihren Kanten dicht an einander ſchlieſſen. Ein Schiff mit Karvielwerk aufbujen, heiſst die Planken deſſelben dergeſtalt anlegen, daſs die Kante der einen Planke die Kante der andern berührt, oder ſo daſs eine Nath zwiſchen beyden bleibt. Die Planken groſſer Schiffe ſind jederzeit Karvielmäſſig angelegt.

KÄSEKAMMER.

Holl. Kaaskaamer.
Dän. Oſt-Kammer.
Schw. Oſt-Kammare.
Engl. Cheeſe-room in dutch ſhips.
Franz. Soute au fromage.
Ital. Pajola di caccio.
Span. Paſiol de queſo.
Port. Paiol do queijo.

So heiſst auf holländiſchen Kriegsſchiffen die Kammer wo der Käſe verwahrt wird, ſolche iſt gewöhnlich bey der Brodkammer.

Vor-KASTEEL und Hinter-KASTEEL.

Holl. Voor-Kaſteel en Agter-Kaſteel, Bak en Schans.
Dän. For- og Agter-Kaſtel, Bak og Skands.
Schw. Back och ſkants.
Engl. Fore-caſtle and quarter-deck.
Franz. Gaillard d'avant e gaillard d'arrière.
Ital. Caſtello di prua e di poppa, caſtello e caſſaro.
Span. Caſtillo y alcazar, caſtillo de proa y de popa.
Port. Caſtello e tolda, caſtello de prôa e de popa.

Ein vormals gebräuchlicher Name für die Back und Schanze eines Schiffs.

KAT oder KATANKER. ſ. Anker No. 10.

KAT, KATSCHIFF.

Holl. Kat-ſchip.
Dän. Kat.
Schw. Katt.
Engl. Cat-ſhip.
Franz. Chat.

Ital.

Ital. Sorte di fregatta mercantile.
Span. Eſpecie de fragata mercantil.
Port. Eſpecie de fragata mercantil.

Ein dreymaſtiges Fahrzeug (Fig. 284.), das inſonderheit in Norwegen, Schweden und Dännemark gebraucht wird, es iſt ungefähr wie ein Fleutſchiff gebauet und blos zum Handel eingerichtet. Es führt Polacker Takelaſche, das heiſst die Maſten haben keine Stengen ſondern beſtehen aus einem Stück. Bramſegel können daher auf dieſen Fahrzeugen ſelten gebraucht werden. Die Segel ſind übrigens eben ſo beſchaffen wie auf dreymaſtigen Schiffen. Die Engländer bedienen ſich der Katten auch zum Steinkohlenhandel.

KAT.

Holl. Kat.
Dän. Kat til at ſtraffe Matroſerne med.
Schw. Katt.
Engl. Cat of nine tails.
Franz. Fouet.
Ital. Sferza.
Span. Azote de cabos.
Port. Açoute de cabos.

Eine Knute oder Knutpeitſche, womit auf Schiffen gewiſſe Verbrechen beſtraft werden. Sie beſteht aus einem kurzen Ende von einem Tau, woran manchmal neun Enden von dünnern Tauen befeſtigt ſind, deren jedes viele Knoten hat.

KAT.

Holl. Kat.
Dän. Kat.
Schw. Katt.
Engl. Bollards in a dock yard.
Franz. Corps mort.
Ital. Morto.
Span. Muerto.
Port. Corpo morto.

So heiſſen auf dem Ufer oder auf den Kajen ſtehende Pfähle, woran die Schiffe befeſtigt werden können.

Das Boot vor eine KAT legen.

Holl. Het boot voor de kat leggen.
Dän. Legge en baad for Anker.

Schw. Lägga en båt för Ankar.
Engl. To moor the boat.
Franz. Mettre la chaloupe ſur le fer.
Ital. Dar fondo al ferro.
Span. Dar fondo al rezon ó fondear la lancha para ir en tierra.
Port. Amarrar a lancha.

Das Boot mit einem Dreg oder kleinem Anker am Strande feſt legen, wenn man ſolches verlaſſen und ſich ans Land begeben will.

KAT oder KATGIEN den Anker aufzukatten.

Holl. Kat.
Dän. Kat.
Schw. Kattgina.
Engl. Cat-tackle.
Franz. Capon.
Ital. Capone.
Span. Gata.
Port. Aparelho do turco.

So heiſst die an dem Krahnbalken befindliche Gien (Fig. 19. a b b.), womit der Anker unter den Krahnbalken d d gewunden wird, nachdem er vorher mit dem Ankertau f f ſo weit aufgelichtet worden, daſs der Ring über dem Waſſer erſcheint. Der Block a wird der Katblock genannt und der Haken daran der Kathaken. Der Läufer b. b. dieſer Gien heiſst der Katläufer, derſelbe fährt über die Scheiben des Katblocks und über ähnliche die ſich in dem Krahnbalken befinden, und welche ſtatt eines obern Blocks dienen. ſ. Anker &c.

KATAPEIRATORIE. ſ. Bolis.

KATAPHRAGMATA. ſ. Kataſtromata.

KATARSEIS. ſ. Hormoi.

KATASTROMATA.

So hieſſen bey den alten Griechen die Decken der Schiffe. Man nannte ſie auch *Sanidomata* und *Kataphragmata*. Manche Schiffe hieſſen deswegen *nees pephragmenai, kataphraktoi*, d. i. bedeckte Schiffe oder Kriegsſchiffe, die ſehr oft den Transport oder Laſtſchiffen entgegen geſetzt werden, welche *aphraktoi*, Lat. *apertæ* waren, oder kein Deck hatten. Das *Kataſtroma* war von Holz und

und zum Behuf der See-Soldaten errichtet, um von da herab, als von einem erhabenen Orte, ihre Pfeile und Wurfſpieſſe deſto gewiſſer und mit mehrerm Nachdruck auf die Feinde werfen zu können. In den älteſten Zeiten, beſonders um die Zeiten des trojaniſchen Krieges, pflegten, wie Thucydides ſagt, die Soldaten nur auf dem Vordertheil und Hintertheil des Schiffs zu fechten. Die übrigen Theile der Schiffe ſollen zuerſt von den Thaſiern bedeckt worden ſeyn, welches uns eben keine groſſe Idee von den Schiffen der Alten machen kann.

KATBLOCK. ſ. Kat-Block und Kat den Anker aufzukatten.

KATGIEN. ſ. Kat den Anker aufzukatten.

KATHAKEN. ſ. Kat-Haken.

KATIMARON. ſ. Kantimaron.

KATLAUFER. ſ. Kat den Anker aufzukatten.

KATRIENTJE. ſ. Daumkraft.

KATROL, KATTEROL.

Holl. Katrol.
Dän. Gie.
Schw. Gin.
Engl. Winding. tackle.
Franz. Caliorne.
Ital. Paranco.
Span. Aparejo real.
Port. Aparelho.

Man verſteht allgemein darunter jeden ſchweren Gienblock und die Gien ſelbſt, zuweilen auch den Katblock. ſ. dieſen. Das Wort wird aber in der Seeſprache wenig gebraucht.

KATRÜCKEN. ſ. Kattenrücken.

KATSPUHREN, KATSPOREN.

Holl. Katteſpooren.
Dän. Katſpor.
Schw. Kattſpår.
Engl. Riders.
Franz. Porques.

Ital. Porche.
Span. Bularcamas.
Port. Prodigos do poraõ.

So heiſſen die Spannen (Fig. 347. OMPmo.) welche man zur Verſtärkung des Schiffs von innen auf den Wegeringen anordnet. Sie beſtehen, wie die würklichen Spannen, aus Bauchſtücken n-n, Sitzern L-m, und Auflangern n-o, die bis an das Deck und zuweilen noch höher reichen. Dieſe Stücke ſind mit einander eben ſo verſcherbt oder verbunden wie die einzelnen Stücke der Spannen. ſ. Spann, Sitzer und Auflanger.

Die Katſpuhren müſſen ſo angeordnet werden, daſs ſie lothrecht unter der Mitte des Raums zwiſchen zwey Pforten der unterſten Lage liegen und gerade auf ein Spann treffen. Ihre Verſcherbungen müſſen aber nicht mit den Verſcherbungen der Spannen an einer Stelle fallen oder zuſammentreffen.

Man ſchneidet die Katſpuhren an allen den Stellen ein, wo ſie mit dem Kolſchwein und den Wegeringen zuſammentreffen, und verſtärkt ihre Verbindung durch ſtarke eiſerne Spiker, die man ungefähr einen Fuſs von einander entfernt, einſchlägt und endlich noch durch Bolzen, die man von auſſen herein durch die Auſſenplanken, Innhölzer, Wegeringen und Katſpuhren treibt und inwendig auf Platten verklinkt.

Kauffardeyſchiffen giebt man keine Katſpuhren, um den Raum nicht zu beengen. Die Anzahl der Katſpuhren eines Schiffs iſt bey weitem ſo groſs nicht als die Anzahl der Spannen. Sie werden gewöhnlich nur zwiſchen zwey Stückpforten angebracht und an beyden Seiten des Fuſſes der Maſten, wo ſie mit zum Maſtenſpuhr dienen.

KATSTEERT, KATSTEHRT oder KATTENSTEHRT der Ankerboje.

Holl. Katſteert van de Boei.
Dän. Boyens Katteſtært.
Schw. Bojans Kattſtert.
Engl. Laniard of the buoy.
Franz. Petite corde attachée à la bouée pour la ſaiſir lorsqu'on veut la porter.
Ital. Sagola alla teſta del gavitello per prenderlo.

Span.

Span. Rebenque a la cabeza della boya para llevarla.
Port. Hum pequeno cabo ou revem na teſta da boia.

So heiſst das kurze Ende von einem Tau (Fig. 30. h.), welches oben an der Ankerboje befeſtigt iſt und wobey man dieſelbe ergreift, um ſie ins Boot zu nehmen, wenn der Anker gelichtet werden ſoll. ſ. Ankerboje.

KATSTEERT, Waker oder Wacher.

Holl. Waaker, Katteſtaart.
Dän. Vogter eller vaker.
Schw. Vakare.
Engl. Night pendent.
Franz. Flamme de nuit.
Ital. Fiammola di notte.
Span. Flamula de noche.
Port. Flammula de noite.

So heiſst ein kurzer Wimpel, den Schiffe, die auf einer Rhede liegen, ſtatt des gewöhnlichen langen Wimpels nach Sonnenuntergang aufhieſſen. Beym Aufgang der Sonne wird aber dieſer Katſteert wieder abgenommen und der lange Wimpel wieder aufgehieſst.

KATSTEERT.

Holl. Katſtaart.
Dän. Katſtert.
Schw. Katſtjert eller ſurrning af et ſtjert-bläck.
Engl. Laſhing of a tail-block.
Franz. Amarrage en fouet.
Ital. Volta di boza.
Span. Buelta de boza.
Port. Volta de boça.

So heiſst die Befeſtigung eines Steert-Blocks an ein Wandtau oder Stag. Wie dieſe Befeſtigung gemacht wird, zeigt die Fig. 232. a a a.

Tau oder eine Schote mit einem KATSTEERT.

Holl. Een touw met een Katteſtaart.
Dän. Et katted Toug.
Schw. Pyntat eller kattat tåg.
Engl. A pointed rope.

Franz. Cordage en queue de rat.
Ital. Capo a coda di ratto.
Span. Cabo echizo.
Port. Cabo com rabo de raposa.

Sind Taue die nach und nach ſpitz zulaufen oder die an dem einen Ende dicker ſind wie an dem andern, woran geholt wird. Sie dienen zu Schoten und Halſen. Jetzt werden ſie aber ſelten mehr gebraucht, doch findet man ſie noch auf Schmacken, Kuffen und Galioten.

Den Anker KATTEN oder aufkatten.

ſ. Anker No. 87.

Den Anker KATTEN oder verkatten.

ſ. Anker No. 67.

KATTENKOPF.

Holl. Kattekop.
Dän. Stopper til et Bradſpil.
Schw. Stoppare eller Kattkop til et brädſpel.
Engl. Norman.
Franz. Barre de bois qui ſe place dans un des trous du vindas pour ſervir comme de bittes à amarrer le cable.
Ital. Caſſa-cavallo.
Span. Burel del molinete.
Port. Buril do molinete.

So heiſst ein kurzer viereckigter Knüppel (Fig. 44. u.), der in eins von den Gaten des Bratſpills geſteckt wird, um daran das um das Bratſpill liegende Ankertau feſtzubinden. Es geſchieht ſolches aber nur in Häfen oder auf Rheden, wo eben keine Kraft auf das Ankertau würkt. Wenn aber das Ankertau viel zu halten hat, ſo muſs es um die Beting belegt werden.

KATTENRÜCKEN oder Katzenrücken.

Holl. Rug, Katterug.
Dän. Kiölbrydning, Kiölbrekkelighed.
Schw. Kattrygg.
Engl. Cambering of a ſhip's deck or keel.
Franz. Arc d'un vaiſſeau.
Ital. Arco o rottura della nave.
Span. El quebranto del navio.
Port. Alquebramento.

ſ. Einen Katzenrücken aufſtechen.

KATTENSTEERT. ſ. Katſteert.

KATTESPUHR. ſ. Katſpuhr.

KATURI.

Der Name gewiſſer Kriegsfahrzeuge von Bantam.

KATZE. ſ. Kat und folgende.

KAUFFAHRER oder Kauffahrdey-Schiff.

Holl. Koopvaardy-ſchip.
Dän. Koffardiſkib.
Schw. Handels-ſkepp, Köpmansſkepp.
Engl. Merchant-ſhip.
Franz. Vaiſſeau marchand.
Ital. Vaſcello mercantile.
Span. Barco ó navio merchante.
Port. Navio mercante.

Schiffe die zur Verfahrung der Kaufmannswaaren gebraucht werden. Es giebt deren faſt unzählige Arten, auch die Bauart derſelben iſt in jedem Lande, ja ſogar an jedem Ort verſchieden. Kauffahrer ſind weit einfacher eingerichtet als die Kriegsſchiffe, weil bey ihnen faſt aller Raum zwiſchen den Decken und unter denſelben zur Aufbewahrung der Ladung dient. Gewöhnlich haben ſie vorne ein Kabelgat, worin zugleich das übrige zur Takelaſche vorräthige Tauwerk verwahret wird. Hinten iſt die Kajüte und unter oder bey derſelben die Segelkoje und der Raum zur Aufbewahrung des Proviants. Unmittelbar vor dieſem die Kombüſe, neben welcher ſich auch die Schlafſtellen oder Kojen für das Schiffsvolk befinden.

Die vornehmſten Forderungen eines Kauffahrdeyſchiffs ſind folgende: Es ſoll die gröſste mögliche Ladung im Verhältniſs ſeiner Gröſſe einnehmen können, und dabey im Stande ſeyn, mit weniger Ladung oder mit Ballaſt verhältniſsmäſſig gut und ſicher zu fahren. Es ſoll ferner dicht beym Winde ſegeln können, damit es, wenn es auf Leger Wall verfällt, im Stande ſey denſelben wieder auszuſegeln, auch mit in dieſer Rückſicht, in holer See leicht wenden. Endlich muſs es ſich von einer gegen ſeine Gröſſe verhältniſsmäſſig ſchwachen Bemannung regieren laſſen. Es iſt aber unmöglich, alle dieſe Eigenſchaften in einem und demſelben Gebäude zu vereinigen, und keine derſelben läſst ſich

anders in einem vorzüglichen Grade erreichen, als wenn man ihrer gröſſern Vollkommenheit etwas von der Vollkommenheit, die man den übrigen geben könnte, aufopfert. Herr *Chapmann* hat in der Erläuterung zu ſeinem vortreflichen Werk über die Schiffbaukunſt einige Tafeln von ſolchen Beſtecken für Kauffahrer und Kaperſchiffe geliefert, die ſich gröſstentheils auf Erfahrungen gründen. Sie enthalten einen ſehr ſchätzbaren Leitfaden, nach welchem ſich Kauffahrer und Kaperſchiffe von beynahe allen in Europa gebräuchlichen Arten und Benennungen, mit der gröſsten Wahrſcheinlichkeit eines gehoften Erfolgs, von Kunſtverſtändigen bauen laſſen.

KAUSCH oder KAUSSE.

Holl. Kous.
Dän. Kouſſe.
Schw. Kouſa.
Engl. Thimble.
Franz. Coſſe.
Ital. Radancia.
Span. Guarda cabo.
Port. Sapato, ſapatilho, ſapatinho, ſerrilho.

Ein runder eiſerner Bügel oder Ring (Fig. 180. c.), deſſen äuſſerer Umkreis wie eine Rinne hohl iſt, damit er in einem ihn umfaſſenden Tau oder Strop befeſtigt werden könne.

KEERING.

Holl. Keering.
Dän. Maſtſpor, eller Maſtkoger paa ſmaa Fartöjer.
Schw. Maſteſpär.
Engl. A ſtep and partners peculiar to the maſts of ſome ſmall veſſels being open at the after part, ſo that the maſt may occaſionally be lowered over the ſtern.
Franz. Cornet de mât.
Ital. Mincia o ſcafa.
Span. Mecha por el palo.
Port. Mecha.

So hieſs vormals auf Heeringbüſen der Koker worin der Maſt ſtand. Jetzt ſteht ſolcher in einem Spuhr, weil er nicht mehr ausgenommen oder niedergelaſſen werden kann, wie vormals gebräuchlich war.

KEEP.

Holl. Keep.
Dän. Kiæve.
Schw. Kiäfva.
Engl. Notch or channel.
Franz. Goujure.
Ital. Incaſtro, incanalatura.
Span. Encaje, canalita.
Port. Gaiva, emtalho.

Eine in einem Holz gemachte Kerbe, worin ein anderes darin paſſendes Stück zu liegen kömmt. So haben z. B die Katſpuhren unten eine Keep, worin das Kolſchwein eingelaſſen wird. Auf ähnliche Weiſe ſind auch die Scheerſtöcke und Leibhölzer in die Deckbalken eingelaſſen und der Heckbalken und die Wrangen in den Hinterſteven. Eine Keep hat entweder gerade Lippen, das heiſst gerade laufende Seiten oder Ecken, oder dieſelben werden auch ſchräge geſchnitten, ſo daſs die Keep an der einen Seite weiter als an der andern iſt, oder ſpitz zuläuft. Letztere wird eine Keep mit verlohrnen Lippen genannt, weil die Lippen ſich verliehren und in einen Punct zuſammen laufen.

KEEPEN. ſ. Einkeepen.

KEGGEN. ſ. Kiele oder Keggen.

KEHRBLOCK. ſ. Fuſs-Block.

KEHRNAGEL. ſ. Scheinagel.

KEHRING. ſ. Keering.

KEHRTAU der Leeſegelſpiren.

Holl. Keertouw of bras van de ly-zeils ſpieren.
Dän. Skiöd og Hals af Under-Læſejlene.
Schw. Skot och hals til ſtore och för-läſeglet.
Engl. Guy of a lower ſtudding-ſail boom.
Franz. Haubans ou etais des bouts-dehors de bonnettes.
Ital. Venti dei baſtoni dei ſcopamari.
Span. Vientos.
Port. Espias, prumas dos botalos das barredouras.

Ein Tau (Fig. 529. m.), welches an das vorderſte Ende der unterſten Leeſegelſpier e e befeſtigt iſt. Eins dieſer Taue fährt nach vorne und das andere nach hinten ins Schiff, und erſteres dient ſtatt eines Halſes und letzteres ſtatt einer Schote.

KEIL. ſ. Kiel.

KELDÜVEL.

Holl. Kelduivel.
Dän. Rum.
Schw. Rum.
Engl. Rum.
Franz. Rum.
Ital. Rum, agua ardente dalla canna di zucchero.
Span. Agua ardiente de rum.
Port. Rum, eſpecie de agu' ardente que ſe tira das canas de aſſucar.

So wird von den auf Weſtindien fahrenden Seeleuten, die unter dem Namen Rum bekannte Art Brandtewein genannt, welcher in Weſtindien aus dem Zuckerrohr, oder eigentlicher aus der zurückgebliebenen Maſſe der ausgekochten Zuckerröhre, abgezogen und verfertigt wird.

KELETES.

Eine Art langer Fahrzeuge bey den den alten Griechen, die an jeder Seite nur durch eine Reihe Riemen geführt wurden, wovon jeder Rojer einen bewegte.

KELEUSTES. ſ. Ageator.

KENNUNG des Landes. ſ. Landkennung.

See-KENNUNG. ſ. Grundkennung.

KENTEN. ſ. Scheerſtöcke.

KENTERHAKEN. ſ. Kenter-Haken.

KENTERN.

Holl. Kentern.
Dän. Kantre.
Schw. Kantra, wältra öfverända.
Engl. To cant.

Franz. Tourner ou renverſer.
Ital. Roveſciare, tornare, voltare.
Span. Voltar, tornar.
Port. Voltar.

Heiſst umwälzen, umkehren. Das Schiff kentert um, das heiſst es kehrt das Unterſte oben oder ſchlägt um. Einen Balken oder Baum kentern, heiſst ſolchen mit Kenterhaken umwälzen. Eben ſo ſagt man der Strom kentert, oder es wird Fluth wenn es vorher Ebbe geweſen. Der Anker kentert &c.

KEPHALOS, KEPHALON.

So wurde bey den alten Griechen bisweilen der Ballaſt genannt, gewöhnlicher war aber das Wort *herma, themelios, eriſma.*

KERAIAI, KERATA.

So hieſſen bey den alten Griechen die Raaen der Segel. Solche waren Antennen oder lateiniſche Raaen. Die beyden Arme derſelben wurden *ankylai* genannt und die Nocken daran *akrokeraia.* Die Lateiner gebrauchen das Wort *cornua* in eben dem Verſtande.

KERBBEIL. ſ. Kerv-Beil.

KERKEDORTJEN.

Holl. Mal-reep, marl-reep.
Dän. Slap-gaarding.
Schw. Slap-gårding eller karkedor hvarmed fock- och ſtor-ſeglet lyftes.
Engl. Slab-line.
Franz. Cargue à vue.
Ital. Polpo.
Span. Perigallo del pujamen, cerro.
Port. Carregadeira da vela grande e do traquete.

Ein dünnes Tau, welches an dem einen Ende zwey Arme oder ein Sprüt hat, die unten an das Leik des groſſen und des Fockſegels befeſtigt werden. Es fährt hinter dieſen Segeln um einen Block an der Raa wieder zum Schiff hinunter und dient dazu, die Mitte des Segels etwas aufzuholen, damit der Steurer unten durchſehen kann oder vorne das Geſicht frey habe.

KERKOUROUS.

Gewiſſe groſſe Fahrzeuge bey den alten Griechen. Nach dem Bericht des Plautus ſollen ſie eine Erfindung der Corcyräer geweſen ſeyn.

KERNSCHUSS. ſ. Kern-Schuſs.

KEROGRAPHIA. ſ. die Erkläruug unter Prora.

KERVBEIL. ſ. Kerv-Beil.

KESPEN.

Holl. Kespen.
Dän. Bundſtokker af en Baad.
Schw. Bottenſtockar of en båt.
Engl. Floor-timbers of a boat.
Franz. Varangues de petits batimens.
Ital. Matere d'un battello.
Span. Planes ó varengas de un bote.
Port. Cavernas de hum bote ou batel.

Die kleinen Bauchſtücke in Böten, Schlupen und ähnlichen Fahrzeugen.

Pech-KESSEL. ſ. Pechkeſſel.

Pumpen-KESSEL. ſ. Pumpenkeſſel.

Stov-KESSEL. ſ. Stovkeſſel.

KETSCH. ſ. Kits.

KETTEN.

Holl. Kettingen.
Dän. Kiettinger eller Kiæde.
Schw. Kedjor.
Engl. Chains.
Franz. Chaînes.
Ital. Catene.
Span. Cadenas.
Port. Cadeas.

Ketten dienen auf Schiffen zu verſchiedenem Gebrauch. Man ſchlägt ſolche zur Zeit eines Treffens um den Maſt und die Raaen, damit ſie nicht herunterfallen, wenn das Tauwerk abgeſchoſſen wird; aber auch dieſe Ketten werden manchmal durch die Kanonenkugel abgeriſſen. Die Enterdreggen haben auch eine Kette, woran das

das Tau befeſtigt wird. Es iſt dieſes nothwendig, damit die Feinde ſolche nicht kappen können. An der Sorglien befinden ſich Ketten, die das Steuer halten, wenn es durch einen Zufall ausſpringen ſollte. ſ. Sorglien. Wenn der Grund ſcharf und klippigt iſt, ſo befeſtigt man zuerſt eine Kette an den Ankerring und an dieſe das Ankertau.

KETTEN am Bonnet.

Holl. Kettingen van't bonnet.
Dän. Lidſer eller Knævler af en Bonnet.
Schw. Litſor til bonnetten.
Engl. Buttons of a bonnet, laſkets.
Franz. Boutons ou pattes des bonnettes maillées.
Ital. Patte della bonetta.
Span. Badaza de una boneta, las poas.
Port. Poas ou cadeas das bonetas.

So heiſſen die an dem Segel befindlichen doppelten Parten (Fig. 541. a. b. f. g. h. i.), womit das Bonnet angereihet wird. ſ. Bonnet und Anreihen.

KETTENANKER. ſ. Anker No. 16.

KETTENKUGEL. ſ. Ketten-Kugel.

KETTENPUMPE. ſ. Ketten-Pumpe.

KETTENSTICH. ſ. Ketten-Stich.

KIEL eines Schiffs.

Holl. Kiel.
Dän. Kiöl.
Schw. Köl.
Engl. Keel.
Franz. Quille (*Galeere* Carene).
Ital. Chiglia, Primo. *Vened.* Colomba. (*auf der Galeere* Carena.)
Span. Quilla.
Port. Quilha.

Iſt der Grundbalken des Schiffs (Fig. 94. z z z.) oder das erſte Stück, das auf den Stapel gelegt wird, und worauf das übrige des Gebäudes ruhet. Wenn man das Gerippe eines Schiffs mit dem Gerippe eines thieriſchen Körpers vergleicht, ſo bilden die Innhölzer oder Spannen x x x die Rippen und der Kiel den Rückgrad. Auf kleinen Schiffen beſteht der Kiel aus einem Stück, auf groſſen iſt er aber aus mehrern zuſammengeſetzt, die durch Langſcherben verbunden werden, welche man an beyden Stücken auf halbes Holz einſchneidet; dieſe Verbindung auf das halbe Holz wird durch ſtarke eiſerne von unten auf durch den Kiel geſchlagene Bolzen, die auf dem Kolſchwein auf untergelegten eiſernen Platten geklunken oder mit Splinten geſchloſſen werden, feſtgehalten. Die Länge der Scherben beträgt gewöhnlich viermal die Dicke des Kiels.

Die Höhe des Kiels oder die lothrechte Seite iſt der achte Theil ſeiner Länge nach Füſſen, in Zollen ausgedrückt, oder 1 Strich 6 Puncte für jeden Fuſs ſeiner Länge. Der Kiel behält durchgehends gleiche Höhe.

Die waſſerpaſſe Breite des Kiels iſt 10 Strich 8 Puncte für jeden Zoll ſeiner Höhe. Man macht den Kiel höher als breiter, weil die Scherben nach der Höhe eingeſchnitten werden, und weil er dadurch bey einer gleichen Menge Holz ſtärker wird.

An den beyden lothrechten Seiten des Kiels iſt eine Sponning. Die Tiefe derſelben richtet ſich nach der Dicke des unterſten Ganges der Planken, oder des Kielgangs; um aber den Kiel nicht zu ſehr dadurch zu verſchwächen, iſt ihre Tiefe gewöhnlich nur drey Viertel der Dicke des Kielgangs.

Unter den Kiel wird gewöhnlich noch ein Stück gebolzt, welches man einen falſchen oder loſen Kiel nennt. Dieſes dient theils dazu, dem Kiel mehr Stärke zu geben, theils aber auch die Abtrift des Schiffs zu vermindern, indem dem Waſſer mehr Fläche von der Seite entgegen geſtellt wird. Die Engländer gebrauchen daher manchmal einen doppelten loſen Kiel (Fig. 346. 50. 60.). Die Franzoſen, Spanier und Portugieſen bolzen auf den Kiel noch eine Bohle (Fig. 345. f.) oder einen Obenkiel von 3 bis 6 Zoll Dicke in der Mitte, und in dieſen werden die Spuhren für die Hielingen der Bauchſtücke ungefähr 2 Zoll tief eingeſchnitten, um den Kiel dadurch nicht zu ſchwächen und ſie im Nothfall deſto leichter verändern zu können. Dieſer Obenkiel oder Gegenkiel geht von vorne bis hinten ganz durch, wobey zu bemerken iſt, daſs er gegen die Enden weit ſtärker wird. Auf Schiffen die keinen Obenkiel haben, ſtehen die Spannen auf dem Kiel ſelbſt. Vorne und hinten liegen auf dem Obenkiel die Kielklötze, welches ſchwere Stücken Holz ſind, die theils dazu dienen, den Kiel zu verſtärken,

theils auch um die Stärke der Einziehung der Piekſtücke und Twillen zu vermindern, welche vorne und hinten nicht unmittelbar auf den Kiel geſetzt werden können, weil ſich das Schiff daſelbſt zu ſehr verengt. Die Kielklötze vorne und hinten ſind ungefähr $\frac{2}{3}$ des Kiels breit und ſo hoch als es die Verminderung der Einziehung der vordern und hintern Piekſtücke und Twillen erlaubt.

Auf dem hinterſten Ende des Kiels ſteht der Hinterſteven und auf dem vorderſten der Vorſteven (Fig. 55. e e e.), ſo daſs der Fuſs deſſelben eigentlich eine Verlängerung des Kiels wird. Das Stück d, welches den Fuſs des Vorſtevens bildet, wird auch der Anlauf oder Unterlauf des Kiels genannt. ſ. Unterlauf und Vorſteven. Dieſe Steven ſind noch durch Knien mit dem Kiel verbolzt, wovon der eine Arm auf den Kielklötzen und der andere an den Steven liegt. ſ. Knie am Vor- und Hinterſteven.

Die mehrſten alten Schiffbauer wollten, daſs der Kiel in der Mitte eine Niederbugt haben und an den Enden in die Höhe gebogen ſeyn ſollte. Ob es gleich heutiges Tages nicht mehr Gebrauch iſt, dem Kiel eine Bugt zu geben, ſo finden doch einige engliſche Seeleute ſolche vortheilhaft. ſ. *Hutchinſon's practical Seamanship* pag. 25. und 32.

Das hinterſte Ende des Kiels, worauf der Hinterſteven ſteht, wird die Hieling des Kiels genannt, und das vordere, woran der Vorſteven oder der Fuſs deſſelben ſtöſst, der Kinnback.

Gegen-KIEL, Oben-KIEL.

Holl. Tegen-Kiel, Boven-Kiel.
Dän. Opklodsning.
Schw. Bofven-Köl.
Engl. Upper falſe keel.
Franz. Contre-quille.
Ital. Contra-colomba, contra-primo.
Span. Contraquilla.
Port. Sobreſano interior.

ſ. die Erklärung unter Kiel.

Loſer KIEL, falſcher KIEL.

Holl. Looſe Kiel.
Dän. Straae Kjöl.
Schw. Lösköl, ſtråköl.

Engl. Falſe keel.
Franz. Fauſſe quille.
Ital. Sapata della colomba.
Span. Zapata de la quilla.
Port. Sobreſano inferior ou exterlor.

ſ. die Erklärung unter Kiel.

KIEL oder KEG.

Holl. Kiel.
Dän. Kile.
Schw. Kil.
Engl. Quoin, wedge.
Franz. Coin.
Ital. Conio.
Span. Cuña.
Port. Cunho.

Ein hölzerner oder eiſerner Keil. Man bedient ſich dieſer Kiele oder Keile häufig auf Schiffen. Die Maſtenkiele (Fig. 80.) ſind an der einen Seite hohl und an der andern convex, und werden auf dem erſten Deck in den Fiſch getrieben, um den Maſt daſelbſt feſt zu keilen. Man keilet auch auf ähnliche Weiſe die Stengen und Bramſegel in den Eſelshäuptern feſt.

Man gebraucht auch Kiele bey dem Stauen der Fäſſer, indem man ſolche an beyden Seiten des Faſſes zwiſchen den Klampen oder Stauhölzern, worauf die Fäſſer mit den Enden liegen, hineintreibt, ſo daſs unter jedem Faſs vier Kiele liegen. In Ermangelung der Kiele werden blos Knüppel oder Stauhölzer der Länge nach an beyden Seiten der Fäſſer gelegt.

Es werden auch hölzerne Kiele zwiſchen Wuhlingen getrieben, damit ſolche deſto feſter ſchlieſſen, z. B. zwiſchen die Wuhlingen, welche um den Maſt und die Maſtenſtützen gemacht werden, wenn ein Schiff gekielholt werden ſoll. Man ſchlägt auch Kiele zwiſchen einen Strop und die Seite eines Blocks, wenn erſterer nicht feſt genung um den Block liegt.

Um eine Kanone nach Belieben zu erhöhen oder zu ſenken, ſo wird ein Kiel (Fig. 307. und Fig. 320. y.), der der Richtkiel genannt wird und den der Kommandeur vermittelſt eines Stiels regiert, unter das Bodenſtück der Kanone geſchoben, nachdem ſolches vorher von zweyen andern Leuten mit einem Kuhfuſs aufgelichtet worden.

Wenn

Wenn ein Schiff vom Stapel laufen ſoll, ſo wird es mit Kielen, die Stoſskiele oder Stoſskeggen genannt werden, in die Höhe getrieben, damit man die Stapelblöcke unter dem Kiel wegnehmen und den Schlitten oder was ſonſt zum Ablauf erfordert wird, unter den Boden deſſelben anbringen kann. ſ. Ablaufen.

Die eiſernen Kiele werden hauptſächlich gebraucht Holz zu ſpalten.

Richt-KIEL der Kanone.

Holl. Stel wigge.
Dän. Fiſken.
Schw. Kil hvarmed ſtycken ricktas.
Engl. Quoin in artillery.
Franz. Coin de mire.
Ital. Conio di mira.
Span. Cuña de punteria.
Port. Cunho de mira ou de ponte.

ſ. die Erklärung unter Kiel oder Keg.

Maſten-KIELE.

Holl. Vyſtingen, maſtkeggen.
Dän. Maſtkiler.
Schw. Maſtkilar.
Engl. Quoins or wedges of the maſts.
Franz. Coins des mâts.
Ital. Conj degli alberi.
Span. Cuñas del palo.
Port. Cunhos dos maſtros.

ſ. die Erklärung unter Kiel oder Keg.

Stoſs-KIELE.

Holl. Stootkeggen, Stootwiggen.
Dän. Kiler.
Schw. Kilar.
Engl. Wedges.
Franz. Coins de chantiers.
Ital. Conj per varare una nave.
Span. Botantes de caza.
Port. Cunhos para botar hum navio ao mar.

ſ. die Erklärung unter: Ein Schiff Ablaufen laſſen. Holländiſche Methode.

Stau-KIELE.

Holl. Koinen tot de ſtouwinge.
Dän. Kiler at ſtuve Fuſtagier.
Schw. Kilar at ſtufva.
Engl. Quoins uſed in the ſtowage of a ſhip's hold.
Franz. Coins d'arrimage.
Ital. Conj da ſtivare i barili.
Span. Cuñas de eſtiva.
Port. Cunhos de eſtiva.

ſ. die Erklärung unter Kiel oder Keg.

KIELEN.

Holl. Keggen inſlaan.
Dän. Kile.
Schw. Kila.
Engl. To quoin.
Franz. Coinſer.
Ital. Coniare.
Span. Cuñar.
Port. Cunhar.

Die Kiele oder Keggen mit einem Moker oder auch mit einer Klopfkeule eintreiben.

Ein Schiff KIELEN. ſ. Kielholen.

KIELGANG.

Holl. Kielgang.
Dän. Spunningsplanken, Kiölplanken.
Schw. Sandbordsplanka.
Engl. Garboard-ſtrake.
Franz. Gabord.
Ital. Toello.
Span. Primera tabla del bordo exterior, tabla de la quilla.
Port. Taboa do resbordo.

Der unterſte Gang Planken (Fig. 347. Q.), der in die Sponning des Kiels und des Vor- und Hinterſtevens eingelaſſen iſt.

KIELGELD. ſ. Kühlgeld.

KIELHERR. ſ. Schiffer.

Ein

Ein Schiff KIELHOLEN oder demſelben eine KIELHOLUNG geben.

Holl. Een ſchip kielen of kielhaalen.
Dän. Kiölhale.
Schw. Kölhala.
Engl. To careen.
Franz. Carener.
Ital. Dar carena o carenare la nave.
Span. Dar la quilla, tumbar a la quilla, carenar.
Port. Virar de crena, crenar.

Ein Schiff vermittelſt eines Bullens (Fig. 424.) oder auch eines am Ufer ſtehenden Krahns auf die Seite winden, um die auſſer dem Waſſer befindliche Seite auszubeſſern, zu brennen und zu kalfaten. Ehe ein Schiff gekielholet werden kann, muſs alles bewegliche aus demſelben genommen oder auch wohl abgeſtützt werden. Zwiſchen die Decken werden auch verſchiedene Stützen geſetzt, damit ſie bey der ſchiefen Lage des Schiffs Haltung haben. Alsdann macht man oben am Bord die Auffutterung (ſ. dieſe) und kalfatet alles, wo Waſſer eindringen kann, dicht. Wenn dieſes geſchehen werden die Maſten mit den Maſtenſtützen (ſ. dieſe) abgeſtützt und um den Top der Maſten zwey Gienblöcke genähet, der eine welcher der ſchwerſte iſt dient eigentlich zum Niederholen des Schiffs, indem ein Läufer durch dieſen und durch einen ähnlichen Gienblock auf dem Deck des Bullens (ſ. Bullen) geſchoren wird, worauf man windet. Damit die Maſten aber auch die auſſerordentliche Kraft, welche auf ſie würkt, aushalten können, ſo werden durch die Seite, welche aus dem Waſſer geholt werden ſoll, ſtarke Bäume geſteckt, welche man Luvbäume nennt. Die Bäume ragen 6 bis 8 Fuſs aus dem Schiff und ſind unterwärts mit ſtarken Tauen, die an Ringbolzen geſtochen ſind, feſtgeſorrt (ſ. Sorrung der Luvbäume), auch inwendig im Schiff werden ſie ſtark befeſtigt. An das äuſſere Ende dieſer Luvbäume wird ein Gienblock genähet und durch dieſen und den andern am Top des Maſts befindlichen, ein Läufer geſchoren, der alsdann angeſetzt wird.

Sobald wie die Seite des Schiffs aus dem Waſſer iſt, legen die Schiffszimmerleute ihre Flotten daran und verrichten die Arbeit baldigſt, weil es einem Schiffe manchmal ſehr nachtheilig iſt, wenn es lange auf der Seite liegt.

Zuweilen wird ein Schiff ganz auf die Seite gewunden, ſo daſs der Kiel aus dem Waſſer kömmt, und dieſes nennt man dem Schiffe eine ganze Kielholung geben. Damit aber das Schiff bey ſolcher Kielholung durch all zu groſſes Uebergewicht nicht umſchlage, ſo wird der an den Maſten des Bullens befindliche Aufholer oder auch die Grundtaue (ſ. dieſe) daran befeſtigt. Zuweilen wird aber nur die halbe Seite aus dem Waſſer gewunden, und dieſes nennt man eine halbe Kielholung. Manchmal werden auch nur drey bis vier Gänge gekielholet, das heiſst das Schiff wird nur ſo weit auf die Seite gewunden, bis ſich 3 bis 4 Gänge von Planken, die vorher unter dem Waſſer waren, über demſelben zeigen. Letztere Art Kielholung geſchieht gewöhnlich nur vermittelſt einer Ballaſtkiſte (ſ. dieſe).

Ein Schiff KIELHOLEN oder demſelben eine ganze KIELHOLUNG oder KIELUNG geben.

Holl. Heele kieling of met de kimme uit het waater.
Dän. Kiölhale eller krænge up Kiölen.
Schw. Kölhala eller kränga up kölen.
Engl. To heave down a ſhip keel-out.
Franz. Virer un vaiſſeau en quille.
Ital. Carenare.
Span. Carenar deſcubriendo la quilla.
Port. Virar de crena.

ſ. die Erklärung unter Kielholen.

Ein Schiff halb KIELHOLEN oder demſelben eine halbe KIELHOLUNG geben.

Holl. Kieling met de kimme in't waater, Half-kieling.
Dän. At krænge et Skib for at reengjöre det.
Schw. Kränga eller luta et ſkepp, kränga up 4-6 gånger.
Engl. Parliament heel or boot-topping of a ſhip.
Franz. Donner une demi-bande, demi-carene.
Ital. Dar pendoli.
Span. Dar pendoles.
Port. Pendorar, dar pendor ao navio.

ſ. die Erklärung unter Kielholen.

Einen Matroſen KIELEN oder KIELHOLEN.

Holl. Een matroos kielen of kielhaalen, van de Raa vallen of loopen laaten.
Dän. Kiölhale en Matros.
Schw. Kölhala en matros.
Engl. To keel-haul a man.
Franz. Donner la cale par deſſous la quille.
Ital. Paſſar un marinajo per di ſotto il piano.
Span. Paſſar un marinero por debajo de la quilla.
Port. Paſar hum marinheiro por debaixo da quilha.

Eine inſonderheit auf holländiſchen Schiffen gebräuchliche Leibesſtrafe für Hauptverbrechen. Man bindet dem Verbrecher ein Tau um den Leib, welches unter dem Kiel durch nach der andern Seite des Schiffs fährt. Alsdann belaſtet man ihn mit Steinen, damit er nicht an den Kiel ſtoſſe, läſst ihn von der groſſen Raa, woſelbſt das andere Ende des Taues befeſtigt iſt, ins Waſſer fallen, und zieht ihn unter dem Schiffe durch an der andern Seite wieder heraus. Dieſe Strafe wird zuweilen mehrmals wiederholt und nicht ſelten bricht der Delinquent dabey Arme und Beine oder kömmt gar dabey um.

Für minder ſchwere Verbrechen hat man eine ähnliche Strafe, welche man von der Raa fallen oder von der Raa laufen nennt. Der Verbrecher wird hiebey auf eine Spake geſetzt, woran ein Jolltau befeſtigt iſt, das durch einen Block am Nock der groſſen Raa wieder ins Schiff fährt. Die Lenden des Verbrechers werden an die Spake feſtgebunden und die Hände über ſeinem Kopf an das Jolltau, welches ihm durch die Beine durchfährt. Man holt auf dieſes Tau und zieht ihn unter die Raa, alsdann läſst man ſolches auf einmal los und läſst ihn ins Waſſer fallen. Zuweilen werden ihm auch noch Kanonenkugeln an die Füſſe gebunden, damit er deſto ſchneller falle und tiefer ſinke. Dieſe Strafe wird verſchiedene mal fortgeſetzt. Manchmal wird ſie auch darin gemildert, daſs man den Verbrecher nur bis an die Oberfläche des Waſſers fallen läſst, ſo daſs er nicht naſs wird. Sobald die Strafe geendigt iſt, holt man ihn mit einem, vorher an die Spake gebundenen Tau, wieder an Bord. Damit er aber bey dem ſtarken Aufholen unter die Raa keinen Schaden leide, ſo wird über ſeinem Kopf an das Jolltau ein Stock gebunden, der alsdann vor den Block ſtöſst.

KIELKLÖTZE.

Holl. Kielkloſſen.
Dän. Det döde Træe.
Schw. Kläſſar.
Engl. Dead wood.
Franz. Maſſif.
Ital. Legno che forma il fondo del taglio della nave.
Span. Dormidos.
Port. Coral.

ſ. die Erklärung unter Kiel eines Schiffs.

KIELLICHTER. ſ. Bullen.

KIELSCHWEIN. ſ. Kolſchwein.

KIELWASSER.

Holl. Sog.
Dän. Kiölvand.
Schw. Kölvatn.
Engl. The wake of a ſhip.
Franz. Houache, remoux, ſillage.
Ital. Stela.
Span. Eſtela.
Port. Eſteira.

So heiſst der Streif oder Strich des ſchäumenden und wirbelnden Waſſers, den das Schiff bey ſeiner Fahrt hinter ſich läſst. Derſelbe entſteht aus den beyden Waſſerlinien, die hinter dem Schiff zuſammenſtoſſen und daſelbſt den leeren Raum wieder ausfüllen, den das Schiff beym Segeln nothwendig hinter ſich laſſen muſs. Man kann das Kielwaſſer 2 bis 3 Schiffslängen weit bemerken, und es iſt um deſto ſtärker, je ſchneller das Schiff ſegelt. Der Winkel, den die Linie des Kielwaſſers mit der Richtung des Kiels macht, zeigt die Gröſſe der Abtrift des Schiffs an. ſ. Abtrift.

KIESEN des Bratſpills.

Holl. Kieſen.
Dän. Kiſer.
Schw. Kiſar.
Engl. Paul-plates.
Franz. Le fer des adents du virevau.
Ital. Denti delle caſtagne del mulinello.

Span.

Span. Chapas del pal.
Port. Chapas do pal.

ſ. die Erklärung unter Bratſpill.

KIESEN.

Das niederländiſche Wort für erwählen, ſo ſagt man:

Einen Hafen KIESEN. ſ. Einlaufen.

Die Räumte KIESEN. ſ. In See ſtechen.

KIL, KILLE.

Holl. Kil, Kille.
Dän. Liden Kanal.
Schw. Liten Kanal.
Engl. Narrow channel.
Franz. Chenal.
Ital. Piccolo canale.
Span. Pequeño canal.
Port. Pequeno canal.

Ein Priel oder eine enge Durchfahrt zwiſchen zwey Sandbänken.

Die Segel KILLEN laſſen.

Holl. De zeilen wappern of killen laaten.
Dän. Braſe Sejlene paa Rand eller i Vinden.
Schw. Braſſa ſeglen på rand.
Engl. To ſhiver the ſails in the wind.
Franz. Faire barbeyer, faſier.
Ital. Far battere le vele.
Span. Hazer flamear las velas.
Port. Fazer bater o pano.

Die Segel killen wenn ſie hin und her ſchlagen oder wappern. Dieſes geſchiehet wenn ihre Fläche mit der Richtung des Windes parallel iſt, ſo daſs der Wind weder vorne noch hinten einfaſſen kann. Man läſst die Segel manchmal mit Vorſatz killen oder braſst ſie in den Wind, wenn man den Lauf des Schiffs aufhalten will oder auf ein anderes Schiff wartet.

KIMM oder KIMMING des Himmels. ſ. Horizont.

KIMM oder KIMMING des Schiffs.

Holl. Kim, Kimming.
Dän. Kimmingen af et Skib.

Schw. Kimming.
Engl. Rung-heads, floor-heads.
Franz. Fleurs de vaiſſeau.
Ital. Fiori della nave, intiunte.
Span. Cantos del pantoque.
Port. Cantos do fundo do navio.

So heiſst der Uebergang des Flachs des Schiffs zur Seite (Fig. 348. X.). Die Kimming befindet ſich ungefähr da wo ſich die Köpfe der Bauchſtücke endigen, und erſtreckt ſich etliche Fuſs über und unter denſelben. Wenn ein Schiff beym Stranden auf die Seite fällt, ſo kömmt es anf ſeine Kimming zu liegen. Die Planken, welche an der äuſſern Seite des Schiffs die Kimming bekleiden, werden die Kimmgänge oder Kimmplanken genannt, und die dicken Weger (Fig. 346. 43 — 43. Fig. 345. i — i. Fig. 347. N — N.), welche inwendig dieſen Planken gegen über liegen, heiſſen die Kimmweger.

KIMMGANG oder Kimmplanken.

Holl. Kimme-gang.
Dän. Kimmingsgang.
Schw. Kimmingsgång.
Engl. Planks of the floor-heads.
Franz. Bordages des fleurs.
Ital. Filaro di tavole dei fiori della nave.
Span. Tablas de los cantos del pantoque.
Port. Taboas dos cantos do fundo.

ſ. die Erklärung unter Kimm des Schiffs.

KIMMWEGER.

Holl. Kim-waagers.
Dän. Kimmingvæger.
Schw. Kimmingsvägare.
Engl. The thick ſtuff and ceiling placed about the floor-heads.
Franz. Vaigres des fleurs.
Ital. Serrette dei fiori.
Span. Palmejares.

ſ. die Erklärung unter Kimm des Schiffs und Weger.

KINN oder KINNBACK des Kiels.

Holl. Kin, Kinnebak.
Dän. For-Parten, For-Enden af Kiölen.
Schw. Underlopp.

Engl.

Engl. Head or fore-foot of the keel.
Franz. Brion, ringeot.
Ital. Quadro della colomba.
Span. Gorja.
Port. Gorja, talaõ da caixa.

ſ. die Erklärung unter Kiel des Schiffs.

KINNBACKSBLOCK. ſ. Kinnbacks-Block.

KINDERGUT. ſ. Schiffskindergut.

KINK.

Holl. Kink, Kreuk,
Dän. Kink.
Schw. Kink.
Engl. Kink.
Franz. Coque.
Ital. Coca.
Span. Coca.
Port. Coca.

So nennt man die Falten oder Augen (Fig. 43.), welche neue oder hart gedrehete Taue in ſich ſelbſt machen. Damit neues Tauwerk nicht auf ſolche Weiſe zuſammenlaufe, ſo wird es vorher ausgereckt. Man muſs ſich ſorfältig hüten, keine Kink in einem Tau ſitzen zu laſſen, weil es dadurch beym Anziehen leicht zerſpringet.

Den Anker KIPPEN. ſ. Anker No. 75.

KIPPUNG (beym Kahnbauer). ſ. Verzahnung oder Kippung.

KIRCHE.

Holl. Kerk.
Dän. Kirke.
Schw. Kyrka.
Engl. Church.
Franz. Egliſe.
Ital. Chieſa.
Span. Igleſia.
Port. Igreja.

Der Ort, wo auf Kriegsſchiffen der Gottesdienſt verrichtet wird. Auf holländiſchen Schiffen iſt ſolcher gewöhnlich vor der groſſen Kajüte.

KISTE, Seekiſte, Schiffskiſte.

Holl. Kiſt, Scheeps-kiſt.
Dän. Söe-Kiſte.
Schw. Sjö-Kiſta.
Engl. Sea-cheſt, ſailor's-cheſt.
Franz. Cofre de bord.
Ital. Caſſa de marinaro.
Span. Caja de marinero.
Port. Caxa de marinheiro.

Eine kleine gewöhnlich viereckigte Kiſte, welche jeder Matroſe zur Aufbewahrung ſeiner Kleidungsſtücke bey ſich führt.

Feuer-KISTEN. ſ. Springkiſten.

Kardus-KISTEN. ſ. Karduskiſten.

Lunten-KISTEN. ſ. Luntenkiſten.

KISTLUKE (auf Schmacken, Kuffen und Tjalken).

Holl. Kiſtluik.
Dän. Kiſtluge.
Schw. Kiſtlucka.

ſ. die Erklärung unter Durk auf Schmacken.

KITS.

Holl. Kits, Spring-ſchip, Bombardeer-Galjoot.
Dän. Bombardeer-Galiot.
Schw. Kits, Bombkits.
Engl. Bomb-ketch.
Franz. Galiotte à bombes, Quaiche.
Ital. Galeotta da bombe.
Span. Bombarda.
Port. Eſpecie de galeota de bombas.

Ein inſonderheit bey den Engländern und Schweden gebräuchliches Fahrzeug (Fig. 484.). Es hat einen groſſen und einen Beſahnmaſt, welche eben ſolche Raaſegel führen wie andere Schiffe, überdem iſt aber noch an beyden ein Gaffelſegel befindlich. Vorne befinden ſich verſchiedene groſſe Stagſegel und Klüver. Die Kits wird theils wie eine Jacht gebraucht, um Königliche Perſonen oder Geſandten von einem Ort zum andern zu bringen, theils dient ſie aber auch ſtatt einer Bombardiergaliote. Der groſſe Maſt ſteht in der

Mitte oder agterlicher, wie auf andern Schiffen, damit vorne der Mörſer Platz habe. Bey dem Bombenwerfen wird das Stag abgenommen. ſ. Mörſer.

KIVIK.

Ein kleines ruſſiſches Fahrzeug auf den Flüſſen beſonders bey Moskau. Es hat 14 Ruder, iſt oben mit Matten bedeckt und wird auch von Pferden gezogen.

KLAAS (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Klaas.
Dän. Klas.
Schw. Klas.

Ein hölzerner Block, worauf die Hakjes Speck geworfen werden, um die Schwarte davon abzuſchneiden. Gewöhnlich hat jeder Grönlandsfahrer 4 ſolcher Blöcke. ſ. Wallfiſchfang.

KLAAS, KLAAS-JACOBS. ſ. Beugzange.

KLABAIEN.

Holl. Klabaaien.
Dän. Klabaier.
Schw. Klabaiar.
Engl. Laths or battens nailed under the beams.
Franz. Traverſins ſous les baux.
Ital. Traverſe ſotto i bai.
Span. Traveſſaños entre los baos ſobre ios cuales ſe pone remos &c.
Port. Traveſſas entre os váos para poner remos &c.

So heiſſen kleine Queerhölzer, welche unter die Balken genagelt werden, damit man den Platz zwiſchen den Balken benutzen und Riemen, Kanonenkratzer, Wiſcher und andere Dinge auf dieſe Klabeien legen kann.

KALFATSHAMMER. ſ. Kalfatshammer.

KLAFTER oder Faden.

Holl. Vaam, vadem.
Dän. Favn.
Schw. Famn.
Engl. Fathom.
Franz. Braſſe.
Ital. Braza.
Span. Braza.
Port. Braça.

Ein Maaſs, nach welchem die Länge des Tauwerks und auch bey dem Lothen die Tiefe des Waſſers beſtimmt wird. Da ſolches bey jeder Nation verſchieden, ſo iſt es von der äuſſerſten Wichtigkeit, das Verhältniſs derſelben genau zu beſtimmen. Was mir davon bekannt, will ich hier anführen. Sollte ich aber in den Stand geſetzt werden, etwas Vollkommneres liefern zu können, ſo werde ich ſolches am Ende dieſes Werks nachholen.

Der franzöſiſche See-Klafter oder Faden (*braſſe*) beſteht aus 5 Fuſs (*pieds de roi*). Jeder Fuſs iſt wieder in 12 Zoll eingetheilt und jeder Zoll in 12 Linien.

Der neapolitaniſche hat nach dem Bericht den Herr *Vial* von Herrn *Crama*, einem neapolitaniſchen Steuermann, erhielt, der in den Jahren 1781 und 1782 in franzöſiſchen Dienſten dem Feldzug in Amerika mit beywohnte, ganz genau die Länge des franzöſiſchen, und derſelbe Fuſs (*pied de roi*) dient auch zur Eintheilung, obgleich es in den neapolitaniſchen Staaten verſchiedene Fuſsmaaſſen giebt, die gänzlich hiervon abweichen.

Der ſpaniſche See-Klafter (*Braza*) enthält 2 Ellen (*varas*) oder 6 caſtilianiſche Fuſs, welche eigentlich *pies de Burgos* genannt werden von der Hauptſtadt Burgos in Caſtilien. Jeder Fuſs hat wieder 12 Zoll. Nach dem Bericht der Herren *Tofino* und *Joſeph Gonzalez*, wovon der erſte Vorſteher der Seekadettenſchule zu Cadix und letzterer ein Seeofficier iſt, verhält ſich der caſtilianiſche Fuſs zum Pariſer wie 6 zu 7. Herr *Pauſton* giebt ſolchen (in ſeiner *Metrologie ou Traité des meſures*, 1 *Vol.* 4*to.* *Paris* 1780. pag. 107 und 108) wie 0, 8588 zu 1 an. Wenn man nun dieſes letztere Verhältniſs nimmt, ſo iſt der ſpaniſche See-Klafter 5 Fuſs 1 Zoll 10 Linien in franz. *pieds de roi*. In dem *Reglamento de maderas* von *J. R. J. de Landa* ſteht die Länge eines *pié de Burgos*. Ich habe ſolchen genau mit einem Pariſer und einem rheinländiſchen Fuſs verglichen, und gefunden daſs der ſpaniſche Klafter 5 Fuſs 9 Linien in Pariſer Fuſs oder *pieds de roi* hält.

Der portugieſiſche See-Klafter (*Braça*) hat 8 *palmos* oder *palmos craveiros*. Nach einem an die Academie der Marine zu Breſt geſandten Maaſs, welches der Marquis *de Chabeau* dieſer Academie geſchenkt und welches mit vieler Genauigkeit auf einem der königlichen Werfte zu

Liſſabon nach einer braça genommen worden, ergiebt ſich, daſs der portugieſiſche Klafter 5 Fuſs 8 Zoll $8\frac{1}{2}$ Linie in franz. *pieds de roi* hält.

Der holländiſche Klafter (*Vaam*) hat 6 rheinländiſche Fuſs, wovon jeder 12 Zoll hat. Ein rheinländiſcher Fuſs iſt aber 11 Zoll $7\frac{2}{10}$ Linien vom *pied de roi*, folglich hat der holländiſche Klafter 5 Fuſs 9 Zoll 7 Linien vom *pied de roi*.

Der däniſche See-Klafter (*Favn*) hat ebenfalls 6 Fuſs und jeder Fuſs 12 Zoll (*Tomme*). Aus ſichern Nachrichten aus Kopenhagen, welche Herr *Reinke* mir gütigſt mitgetheilt hat, iſt der däniſche Klafter vollkommen einerley mit dem holländiſchen. Die Herren *Verdun de la Crenne, Borda* und *Pingré* fanden auf ihrer Reiſe nach Kopenpenhagen (*Voyage fait par ordre du roi en* 1771 & 1772. 1*me Vol.* pag. 284 und 285) daſs der däniſche Klafter 5 Fuſs 9 Zoll 6 Linien in *pieds de roi* betrug. Herr *Pauſton* in ſeinem eben geſagten Werke pag. 773 ſetzt ſolchen 5 Fuſs 9 Zoll $6\frac{724}{1000}$ Linien. Eine gröſſere Genauigkeit kann man in ähnlichen Dingen faſt nicht verlangen.

Der ſchwediſche Klafter (*Famn*) hat 6 ſchwediſche Fuſs, wovon jeder wieder 12 ſchwediſche Zoll (*Tum*) hält. Aus *Chapmanns* berühmten Werke erhellet, daſs $13\frac{3}{8}$ ſchwediſche Zoll einen *pied de roi* machen, womit auch *Pauſton* übereinſtimmt. Der ſchwediſche Klafter hält alſo 5 Fuſs 5 Zoll 10 Linien in *pieds de roi*.

Der engliſche Klafter (*Fathom*) hat 6 engliſche Fuſs und jeder Fuſs 12 engliſche Zoll (*Inches*). Seine Länge beträgt 5 Fuſs 7 Zoll 7 Linien in *pieds de roi*, wofern man das Verhältniſs des Londner Fuſſes zum Pariſer, wie 1000 zu 1065 annimmt, wie ſolches *R. Cotes* in ſeiner *Experimental-Phyſik* beſtimmt. Man findet in der *Connoiſſance des temps* vom Jahr 1781, pag. 359 und in etlichen andern eine Schätzung des engliſchen Fuſſes, welche für den engliſchen Klafter, auf eine Linie nach, denſelben Werth giebt.

Der hamburgiſche Klafter hat 6 hamb. Fuſs, wovon jeder 12 Zoll und jeder Zoll 12 Linien hat. 127 Linien vom franz. machen aber 1 hamb. Fuſs aus. Daher hält der hamb. Klafter 5 Fuſs 3 Zoll 6 Linien vom franzöſiſchen.

KLAHR. ſ. Klar.

KLAMAIEN oder Klameien. ſ. Balkkuntjes.

KLAMEIEISEN.

Holl. Klammaje-yzer, Klamaai-yzer.
Dän. Klamey-Slag, en Klameje.
Schw. Klamei.
Engl. Horſing-iron.
Franz. Pataraſſe, coin à manche.
Ital. Pataraſſa.
Span. Pitaraſſa.
Port. Pataraça.

ſ. die Erklärung unter Kalfateu.

KLAMEIEN.

Holl. Klamaaien.
Dän. At klameje.
Schw. Klameia.
Engl. To drive in the oakum with a horſing-iron.
Franz. Pataraſſer.
Ital. Pataraſſare.
Span. Rebater con la pitaraſſa.
Port. Rebater as coſturas com a pataraça.

Das Werg vermittelſt eines Klameieiſens in die Nathen treiben, wodurch ſolches weit feſter wird, als wenn die Arbeit nur mit einem gewöhnlichen Kalfateiſen geſchieht.

KLAMMER.

Holl. Beugels, yzere klampen.
Dän. Klammer.
Schw. Klammer.
Engl. Iron ſtirrups.
Franz. Etrieux de fer.
Ital. Mappe di ferro (*ein hohler Klammer* caſtagnuola di ferro).
Span. Abrazaderas.
Port. Chapas, Azas, ligaduras de ferro.

Sind platte eiſerne Stangen (Fig. 599. a. b. d. f.) die entweder gekrümmt oder auch rechtwinklicht gebogen ſind, ſo daſs ſie zur Verbindung um zwey Hölzer geſpikert werden können. Es ſind zu dieſer Abſicht mehrere Spikerlöcher in den Klammern befindlich. Es werden Klammern a a um die Ruſten geſpikert, damit ſie die Hölzer, woraus ſie beſtehen, zuſammenhalten. Mit ähnlichen Klammern (Fig. 90. a a a.) werden die Fingerlinge des Steuers an den Hinterſteven befeſtigt.

befeſtigt. Die Franzoſen nageln auch einen Klammer (Fig. 599. f.) an die Ruderpinne, da wo ſolche in den Kopf des Steuers geht. An dieſem Klammer haben die beyden Enden ein Auge, damit man, wenn die Ruderpinne brechen ſollte, durch dieſe ein Tau ſcheeren kann, und vermittelſt deſſelben das Stück der Ruderpinne wieder von dem Kopf des Steuers ziehen. Man hat auch hohle eiſerne Klammer (Fig. 89.) oder die in der Mitte krumm ſind und wovon die beyden Enden an irgend ein Holz geſpikert werden, um daran ein Tau feſtzumachen.

KLAMPEN.

Holl. Klampen.
Dän. Klamper.
Schw. Klampar, krampar.
Engl. Cleats, kevels, and wedges.
Franz. Taquets.
Ital. Tacchj.
Span. Tojinos.
Port. Cunhos.

Kleine Hölzer von verſchiedener Geſtalt, theils dienen ſie gröſſern zur Unterlage oder zur Befeſtigung, theils werden ſie aber auch gebraucht das laufende Tauwerk daran zu belegen, und alsdann haben ſie eine hakenförmige Geſtalt. Man unterſcheidet ſie nach der Verſchiedenheit ihres Gebrauchs in folgende:

Sorr-KLAMP oder hohler Klamp.

Holl. Sor-klamp.
Dän. Hul-Klamp.
Schw. Hol-klamp.
Engl. Hollow cleat.
Franz. Galoche de bois.
Ital. Caſtagnuola di legno.
Span. Caſtañuela de palo.
Port. Caſtenha de páo.

Hölzer oder Klampen (Fig. 88.) die in der Mitte hohl ſind und wovon die beyden Enden feſtgeſpikert werden Sie dienen das Ende eines Taues daran feſtzuſtechen oder feſtzuſorren. Man hat auch ähnliche Klampen von Eiſen (Fig. 89.), welche aber Klammer genannt werden.

Horn-KLAMPEN oder Kreuz-Klampen.

Holl. Kruis-klampen.
Dän. Kryds-Klamper, Horn-Klamper.

Schw. Horn-krampar.
Engl. Belaying cleats.
Franz. Taquets à cornes ou à branches.
Ital. Caſtagnuole.
Span. Maniguetas.
Port. Cunhos da mariaçaô.

Haben in der Mitte eine Hacke oder einen Fuſs, damit ſie an die innern Seiten des Schiffs oder auch irgendwo auf dem Deck feſtgeſpikert werden können, die beyden Enden erheben ſich etwas und laufen ſpitz zu, ſo daſs ſie zwey Hörner oder Ohren (Fig. 184.) formiren, um welche das Tau belegt wird.

Man hat auch ähnliche Klampen (Fig. 185.) die nur ein Horn haben und ſtatt des andern einen runden Kopf. Die Franzoſen geben dieſen den beſondern Namen *taquets à gueule* oder *à dent*, und die Engländer *ſnatch cleats*. Man befeſtigt ſolche in einer vertikalen Richtung an den Maſt oder irgend anderswo, ſo daſs das Horn unterwärts ſteht und man ein Tau, welches gerade in die Höhe fährt, daran feſtmachen oder belegen kann. Noch andere werden Kreuzhölzer genannt. ſ. Kreuzhölzer.

Wand-KLAMPEN.

Holl. Wand-klampen, of Beleg-houtjes met naagels.
Dän. Vant-Klamper.
Schw. Vant-klampar.
Engl. Cleats of the ſhrouds.
Franz. Taquets de haubans.
Ital. Caſtagnuole delle ſarchie.
Span. Maniguetas de la jarcia.
Port. Cunhos da emxarcia.

Dienen zu eben demſelben Gebrauch wie die Hornklampen und ſind eben ſo geſtaltet, nur breitet ſich der Fuſs an beyden Enden etwas weiter aus und iſt unten ausgekeept (Fig. 170.), durch die Mitte deſſelben ſind zuweilen auch zwey Spiker oder ſpitze Pinnen (Fig. 171.) geſchlagen, damit ſolche durch die untern Wandtaue geſtochen werden können, woran man dieſe Klampen feſtſorrt und wovon ſie ihren Namen haben. Die Keep unter dem Fuſs dient dazu, daſs ſie feſter an die Wandtauen ſchlieſſen. (Fig. 169.)

Maſten-KLAMPEN.

Holl. Klampen aan de maſten.
Dän. Maſt-Klamper.
Schw. Maſt-klampar.
Engl. Cleats of the lower maſts.
Franz. Taquets de mâts.
Ital. Caſtagnuole o tacchi degli alberi.
Span. Meſa de maniobra ó maniguetas de los palos.
Port. Cunhos de mareaçaõ.

Hierunter verſteht man theils an den Maſt geſpikerte Hornklampen; theils aber auch lange lippenförmige Hölzer (Fig. 483.) mit ſtarken Koveinnageln, die an beyden Seiten an die untern Maſten geſpikert ſind und zur Feſtmachung des laufenden Tauwerks dienen. Dieſe letztern werden auch Marsſchotenklampen genannt, weil ſie auf kleinen Schiffen zur Feſtmachung der Marsſchoten dienen.

Betings-KLAMPEN.

Holl. Klampen onder de Beetingbalk.
Dän. Bedings-Klamper.
Schw. Betings-klampar.
Engl. Cleats under the croſs piece of the bits.
Franz. Taquets des bittes.
Ital. Tacchj della traverſa delle bitte.
Span. Tojinos de la cruceta de la bita.
Port. Cunhos da traveſſaõ da abita.

Rechtwinklichte hölzerne Klötze (Fig. 77. 78. und 79. c.), welche zuweilen unter den Betingsbalken geſpikert werden, um denſelben mit tragen zu helfen, oder die Bolzen, womit er an die Betingsſpenen geſpikert iſt, zu erleichtern.

Nock-KLAMPEN.

Holl. Nok-klampen.
Dän. Nok-Klamper.
Schw. Näck-klampar.
Engl. Cleats of the yard arms.
Franz. Taquets de bout de vergue ou de pointure de ris.
Ital. Conj dei pennoni.
Span. Tojinos del penol.
Port. Cunhos do laiz.

Kleine kielförmige Hölzer (Fig. 104. a.), welche hinter dem Nock d d um die Raa geſpikert werden, damit ſolche einen Abſatz bekomme, der dazu dient, daſs die um das Nock der Raa gelegten Taue, als Leikhörner, Nockbindſel, Toppenants &c. ſich nicht nach der Mitte der Raa bewegen können. Die Fig. 103, wo d das Nock und e die Nockklampen vorſtellt, zeigt dieſes deutlicher. Marsſegel, welche 3 Reefen haben, bekommen auch 3 Nocken an ihren Raaen (Fig. 97. A.), weil das unterſte Reef dieſer Segel wegen der Ausgillung wehrere Breite hat. Dieſe Nockklampen ſtehen eben ſo weit von einander als die Länge des Reefs, wozu ſie gehören. Es giebt auch lange Klampen oder Schalen von 6 bis 9 Fuſs, die hinten an die Mitte der untern Raaen geſpikert ſind, damit ſolche etwas vom Maſt entfernt bleiben und man ſie deſto beſſer braſſen kann. In dieſem Klamp oder Schale befinden ſich verſchiedene Einſchnitte ſowohl für den Borg der um die Raa gelegt wird, als auch für die daſelbſt befindlichen Stroppen für Blöcke.

Trepp-KLAMPEN.

Holl. Trap-klampen.
Dän. Trappe-Klamper.
Schw. Trapp-klampar.
Engl. Steps which are nailed on the gangway whereby to aſcend or deſcend the ſhip's ſides.
Franz. Taquets d'échelle, ou échelon.
Ital. Tacchj per la ſcala.
Span. Paſſos de eſcalera.
Port. Cunhos do portaló.

Sind kurze aber ſehr ſchmale Tritte, die aus einem Stück Holz gemacht ſind und unter einander an die äuſſere Seite des Schiffs geſpikert ſind, ſo daſs ſie eine Art Treppe (Fig. 236. p p.) formiren, auf welcher man, vermittelſt eines Fallreeps, in das Schiff ſteigen kann. Sie befinden ſich etwas vor dem groſſen Maſt oder bey dem Anfang der Schanze.

Spill-KLAMPEN oder Gangſpill-Klampen.

Holl. Klampen van de ſpil.
Dän. Spil-Klamper, Spil-Hvalper.
Schw. Spel-klampar, Spelhvalpar.
Engl. Whelps of a capſtern.
Franz. Taquets de cabeſtan ou flaſques.
Ital. Fantinetti dell' argano.

Span.

Span. Guarda-infantes.
Port. Cunhos do cabreſtante.

ſ. die Erklärung unter Gang-Spil.

Pall-KLAMP.

Holl. Pal-klamp.
Dän. Pal-Klampe.
Schw. Pall-klamp.
Engl. Paul-cleat.
Franz. Taquet d'elinguet.
Ital. Tacco della caſtagna dell' argano.
Span. Tojino del linguete.
Port. Cunho do linguete.

ſ. die Erklärung unter Gang-Spil.

KLAMPEN der Maſten-Spuhren.

Holl. Klampen van de maſt-ſpooren.
Dän. Maſtſporets-Klamper.
Schw. Maſteſpärets-klampar.
Engl. Cleats in the ſteps of a maſt.
Franz. Taquets de flaſques.
Ital. Tacchj delle mincie.
Span. Tojinos de las carlingas del palo.
Port. Cunhos das carlingas.

ſ. die Erklärung unter Spuhr der Maſten.

KLAMPEN des Bugſpriets. ſ. Backen des Bugſpriets.

Roje-KLAMPEN.

Holl. Roejklampen, velden.
Dän. Klamper paa Tollegangen, Aar-Klamper.
Schw. År-klampar.
Engl. Row-locks.
Franz. Taquets de nage, dames, tolletieres.
Ital. Scarmi al modo di Norte.
Span. Toletes al modo de Norte, tojinos de remos.
Port. Toleteras.

Klampen welche auf den Bord eines Boots oder einer Schlupe geſpikert werden und zwiſchen welche bey dem Rojen die Riemen gelegt werden. Man ſieht ſie Fig. 295. i i. Gewöhnlich findet man aber nur blos Dullen e. e. e. dazu.

Waſſer-KLAMPEN.

Holl. Water-klampen.
Dän. Vandliggerts-Klamper.
Schw. Klampar af en vattenliggare.
Engl. Scantlings laid on a ſhip's deck to ſtow a water-caſk.
Franz. Taquets de futailles.
Ital. Tacchj.
Span. Calzos.
Port. Picadeiros dos barriles de agua.

Sind zwey Hölzer oder Klötze, die auf das Deck geſpikert werden. Es werden auf dieſe Klampen die zum täglichen Gebrauch dienenden Waſſertonnen gelegt und feſtgebunden, und in der Abſicht iſt ihre obere Seite etwas hohl.

Bugſpriet-Wuhlings-KLAMPEN.

Holl. Klampen aan de boegſpriet-woeling.
Dän. Voulings-Klamper.
Schw. Vulings-klampar.
Engl. Cleats of the gammoning of the bow-ſprit.
Franz. Taquets de lieures de beaupré.
Ital. Tacchj delle trinche del copreſſo.
Span. Tacos de las trincas del baupres.
Port. Cunhos das trincas do gorupes.

Kleine Klampen (Fig. 235 a. a.), die auf das Bugſpriet hinter der Wuhling Q geſpikert werden, damit ſolche an ihrer Stelle bleibe. Aehnliche Klampen, die zur Stütze des Tauwerks oder anderer Hölzer dienen, findet man an vielen Stellen des Schiffs und der Maſten.

Der unterſte KLAMP eines Kreuzholzes. (Fig. 183. a a.)

Holl. Klamp van een kruishout.
Dän. Klampe af et Krydsholt.
Schw. Klamp af et Krysſhult.
Engl. Step of a kevel.
Franz. La ſole d'un taquet à oreilles.
Ital. Tacco d'una caſtagnuola.
Span. La concha de una cornamuſa.
Port. Cunho de hum lebre.

ſ. die Erklärung unter Kreuzholz.

Bratſpill-KLAMPEN. ſ. Ausfütterung des Bratſpills.

Boots-KLAMPEN. ſ. Bootsklampen.

Hals-KLAMPEN. ſ. Halsklampen.

KLAPBOJE. ſ. Klap-Boje.

KLAPBOLZEN. ſ. Klap-Bolzen.

KLAPBORD. ſ. Waſſerbord oder Klapbord.

KLAPLÄUFER.

Holl. Klap-looper.
Dän. Klap-Löber.
Schw. Klapp-löpare.
Engl. Whip.
Franz. Palan ſimple.
Ital. Paranchino.
Span. Candaliza.
Port. Candeliza.

Eine kleine Art Talje (Fig. 546.) die aus zweyen einſcheibigten Blöcken zuſammen geſetzt iſt. Der Läufer iſt an den Hunsfot des oberſten Blocks befeſtigt und fährt von da durch den unterſten Block und alsdann durch den oberſten. Eine Talje (Fig. 179) unterſcheidet ſich von dem Klapläufer darinn, daſs ſolche oben einen zweyſcheibigten aber unten einen einſcheibigten Block hat, der Läufer derſelben iſt an den Hunsfot des unterſten Blocks befeſtigt, ſie hat alſo einen Part mehr, wie die Figur deutlicher zeigt.

KLAPPEN am Pumpeneimer und Pumpenſchuh (Fig. 140. und 141. a.).

Holl. Klappen.
Dän. Klapper.
Schw. Klapper.
Engl. Clappers.
Franz. Clapets, ſouspapes.
Ital. Animelle.
Span. Chapaletas.
Port. Chapaletas.

ſ. die Erklärung unter Pumpeneimer und Pumpenſchuh.

Eiſerne KLAPPEN an den Puttingen.

Holl. Beugels van de Puttings.
Dän. Pytting-Skeener.
Schw. Puttings-ſkenar.
Engl. The lower links of the chains.
Franz. Etriers de chaînes des haubans.
Ital. Contralande.
Span. Eſtribos.
Port. Chapas dos batoques.

ſ. die Erklärung unter Puttingen der Jungern.

KLAR.

Holl. Klaar.
Dän. Klar.
Schw. Klar.
Engl. Clear, ready.
Franz. Paré, degagé.
Ital. Pronto.
Span. Claro.
Port. Claro, leſto, prompto.

Heiſst, wenn vom Tauwerk die Rede iſt, ſo viel als unverworren oder nicht verwickelt und durch nichts verhindert. Ein Tau fährt klar, wenn es ſich an nichts reibt oder kneift; es fährt im Gegentheil unklar, wenn es ſich in den Blöcken, auf dem Spill oder an andern Stellen bekneift, oder auch verwickelt iſt, Kinken hat und ſich irgendwo an ſcheuert. Klar machen, klar halten oder klaren, heiſst ein Tau oder ſonſt etwas in Ordnung bringen und zum Dienſt bereit halten, ſo daſs er unmittelbar geleiſtet werden kann, ohne durch etwas behindert zu werden, ſo ſagt man z. B. ein Ankertau klar machen, das heiſst, ſolches dergeſtalt ordnen oder hinlegen, daſs es ohne Hinderniſs dem Anker, den man zugehen laſſen will, folgen kann.

KLAR machen, KLAR halten.

Holl. Klaar maken, klaar houden.
Dän. Giöre klar.
Schw. Klargöra.
Engl. To get clear, ſo ſee clear.
Franz. Parer.
Ital. Tener pronto.
Span. Tener pronto.
Port. Ter prompto, claro.

ſ. die Erklärung unter Klar.

Die Ankertaue vor den Klüſen KLAREN.

ſ. Anker No. 111.

Ein Takel KLAREN oder KLAR ſcheeren.

Holl. Een Taakel klaaren of klaar ſcheeren.
Dän. Klare et Takkel.
Schw. Göra et Takel klar.
Engl. To underrun a tackle.
Franz. Parer un palan.
Ital. Ricorrere un paranco imbucato.
Span. Rejiſtrar un aparejo.
Port. Recorrer hum aparelho.

Die Parten eines Takels, welche unklar oder verwickelt ſind, wieder in Ordnung bringen.

Die Riemen KLAR machen.

Holl. De riemen klaar maken om te roeyen.
Dän. Giöre Aarene klar.
Schw. Göra Årorna klar.
Engl. To ſhip the oars.
Franz. Armer les avirons.
Ital. Armare i remi.
Span. Armar los remos.
Port. Armar os remos.

Die Riemen vermittelſt ihrer Stroppen an die Dullen legen, ſo daſs ſie zum Dienſt fertig ſind. Eben ſo ſagt man auch das Gangſpill klar machen.

Ein Schiff KLARIEREN.

Holl. Een ſchip klareeren.
Dän. Klarere et Skib.
Schw. Klarera et Skepp.
Engl. To clear a ſhip.
Franz. Acquitter un navire à la douane, payer les droits de la douane.
Ital. Pagar i diritti della gabella per una nave.
Span. Clarar un navio.
Port. Aclarar hum navio.

Die Güter eines Schiffs bey dem Zollen, den es paſſiren muſs, angeben und ſolchen entrichten, damit es ungehindert ſeine Reiſe fortſetzen kann. An einigen Orten geſchieht das Klarieren von Schiffsmaklern, die daher auch Schiffsklarierer genannt werden.

KLARIGKEIT oder KLARHEIT zu wenden.

Holl. Klaarigheid om te wenden!
Dän. Klar til at vende!
Schw. Klar til at vända!
Engl. See all clear to go about! — ready about!
Franz. Pare a virer!
Ital. Pronto a virare!
Span. Apareja a virar!
Port. Leſto a virar!

Der erſte Ausruf bey dem Wenden eines Schiffs, damit jeder auf ſeinem Poſten ſich bereit halte, die Braſſen, Schoten, Bulinen und Halſen zu vieren oder auch zu holen. ſ. Wenden.

KLAUEN. ſ. Kalfaten.

KLAUEN eines Dregankers.

Holl. Klaauwen.
Dän. Klöer af en Drække.
Schw. Klor af en Dragg.
Engl. Claws of a grappling.
Franz. Pattes d'un grapin.
Ital. Patte d'un ferro.
Span. Uñas del rezon.
Port. Unhas, patas.

ſ. die Erklärung unter Anker No. 7.

KLAUEN oder Teufels-Klauen. ſ. Teufelsklauen.

KLAUHAMMER. ſ. Hammer mit Klauen.

KLAUER. ſ. Kalfaterer.

KLAUER. ſ. Kalfatshammer.

KLAVER.

Holl. Klaver.

Iſt ein Zierath, der die Geſtalt eines Kleverblatts hat und den man an der hintern Seite von dem Kopf des Steuers, auf Galioten, Fleuten und Kuffen findet.

KLAVERTUCH. ſ. Klaver-Tuch.

KLEID eines Segels.

Holl. Kleed van een zeil.
Dän. Klæd af et Sejl.
Schw. Kläde af et Segel.
Engl. One of the cloths of a ſail.
Franz. Cueille.
Ital. Ferſcio, ferzo.
Span. Paño de vela.
Port. Hum pano de vela.

Jeder einzelne Streif Segeltuch (Fig. 97. pp.) woraus das Segel zuſammengeſetzt iſt. Die Kleider werden der Länge nach an einander genähet, und ihre Breite zuſammengenommen macht die Breite des Segels aus. Ein Segel beſteht alſo, nachdem wie es breit iſt, aus mehr oder wenigern Kleidern. Da die Marsſegel unten an den Seiten eine Gilling haben oder ausgegillt ſind, ſo wird das oberſte Ende der Kleider, woraus die Gilling beſteht, ſchräge abgeſchnitten und das äuſſerſte Ende oder die Geer hat die Geſtalt eines rechtwinklichten Dreyecks. Die Fig. 97 s. wird dieſes deutlicher zeigen.

Segel-KLEID. ſ. Segelkleid.

KLEID der Taue. ſ. Bekleidung.

KLEID der Pumpe. ſ. Pumpenkleid.

KLEID einer Laterne.

Holl. Lantaarn-kleed.
Dän. Lantarne-Klæd.
Schw. Kläde af en Lanterna.
Engl. Lantern girdles and cover.
Franz. Couverture de fanaux.
Ital. Copertura di fanale.
Span. Cobertor del fanal.
Port. Cuberta do fanal.

ſ. die Erklärung unter Laterne.

Die Tauen KLEIDEN. ſ. Bekleiden.

KLEIDKEULE.

Holl. Kleedquil.
Dän. Klæde-Kiölle.
Schw. Kläde-kölle.
Engl. Serving mallet.
Franz. Maillet à fourer, mailloche à fourer ou à garnir.
Ital. Mazzuola a faſciare.
Span. Maceta de forrar.
Port. Maceta de forrar.

Eine Art hölzerner Hammer (Fig. 87.), welcher aber nicht zum Schlagen, ſondern zum bekleiden des Tauwerks dient. Der Kopf deſſelben iſt cylinderförmig und hat an der einen Seite nach der Dicke des Taues, welches bekleidet werden ſoll, eine hole Kerbe. An der andern Seite aber iſt in der Mitte ein kurzer Stiel befindlich. Wie die Kleidkeule gebraucht wird, zeigt die Erklärung unter unter bekleiden und die Fig. 509. In Ermangelung einer Kleidkeule bedient man ſich eines Kleidſpahns (Fig. 631.), welches ein länglichtes plattes Holz iſt, wovon das eine Ende ſich in einen Stiel endigt, durch das andere platte Ende aber ſind zwey Löcher gebohrt, wodurch das Schiemannsgarn zur Bekleidung, mit einem halben Schlag um den Stiel geſchoren wird. Die Figur zeigt den Gebrauch deutlicher.

KLEIDSPAHN (Fig. 631.).

Holl. Kleedſpaan.
Dän. Klæde Spaan.
Schw. Klädſpån.
Engl. Serving-board.
Franz. Table à fourer.
Ital. Tabla da faſciare.
Span. Tablilla de forrar.
Port. Tablilha de forrar.

ſ. die Erklärung unter Kleidkeule.

KLEISEIS.

So wurden bey den Griechen befeſtigte und mit Dückdalben verſehene Häfen genannt.

KLEITOPODION. ſ. Chalkene.

KLEMMHAKEN. ſ. Klemm-Haken.

KLEVER am Ruder. ſ. Klaver.

KLICK des Ruders oder Steuers.

Holl. Klik aan't roer.
Dän. Agter Stykke eller Klik af et Roer.
Schw. Hälen af et roder.
Engl. After-piece of the rudder.

Franz. Safran.
Ital. Riverſo del timone.
Span. Azafran.
Port. Safraõ.

Das hinterſte oder äuſſerſte Stück des Steuers. ſ. Steuer.

KLICK am Vorſteven.

Holl. Klik aan de Voorſteven.
Dän. Klik af Forſtevnen at ſætte Skiægget paa.
Schw. Klick.
Engl. Chock on the fore-end of the ſtem or fore-foot upon which is placed the cut-water.
Franz. Repos à l'angle du brion pour recevoir le bout inférieur du taille-mer.
Ital. Riverſo dell' aſta di prua per il pié del tagliamare.
Span. Azafran por el pié del tajamar.
Port. Safraõ do beque ou apoio do talhamar.

So heiſst ein Abſatz (Fig. 55. d) am Unterlauf oder Kinnback des Kiels, oder auch ein Stück Holz, welches vorne an den Fuſs des Vorſtevens gebolzt wird, damit darauf der Fuſs des Schafts ruhen kann. Es iſt eigentlich die Verlängerung des Schafts nach unten.

KLIMA.

Die alten Geographen theilten die Erdfläche durch Parallelkreiſe mit dem Equator ſo, daſs von jedem ſolchen Kreiſe bis zum folgenden die Dauer des längſten Tages um eine halbe Stunde zu nahm. Die Flächenräume zwiſchen dieſen Kreiſen nannten ſie Klimata, welches Wort ſoviel, als: Lagen der Orte bedeutet So gieng das erſte Klima vom Equator, wo jede Taglänge 12 St. beträgt, bis an den Parallelkreis, unter welchem der längſte Tag $12\frac{1}{2}$ St. dauert; unſere Gegenden, deren längſter Tag gegen $16\frac{1}{2}$ Stunde beträgt, fallen hiebey in das neunte Klima. Nach dieſer Eintheilung finden vom Equator bis an jeden Polarkreis, wo der längſte Tag 24 St. dauert, 24 Klimata ſtatt. Innerhalb der Polarkreiſe wächſt der längſte Tag ſo ſchnell, daſs er einen Grad weiter nach dem Pole, ſchon einen Monat lang iſt. Einige haben daher die kalten Zonen noch in ſechs Klimata getheilt, in deren jedem,

vom Anfange bis zum Ende, der längſte Tag um einen Monat wächſt. Man findet von dieſen jetzt nur noch zur Erklärung der Alten brauchbaren Eintheilungen, beym *Riccioli* (*Geogr. reform. L. VII. c.* 9.) und *Varenius* (*Geogr. gener. Sect. VI. c.* 25.) umſtändlichere Nachricht.

Weit gewöhnlicher verſteht man anjetzt unter dem Worte Klima das einem Ort eigne Verhalten der Witterung in Abſicht auf Wärme und Kälte, Abwechſelungen der Jahrszeiten, Feuchtigkeit und Trockenheit der Luft, Fruchtbarkeit u. ſ. w. Daſs die Hauptverſchiedenheiten der Wärme und der Jahreszeiten von der Wirkung der Sonnenſtralen herrühren, fällt bey Vergleichung der Witterung in den verſchiedenen Zonen der Erdfläche deutlich in die Augen. Wie viel nun hiebey auf die Sonne allein ankomme, das haben *Halley* (*Phil. Tranſ. Num.* 23. *art.* 9.), *Mairan* (*Mem. de Paris ann.* 1719), *Simpſon* (*Treatiſe of fluxions p.* 182 *ſeq.*), *Käſtner* (*Hamburg. Magazin* 11. *B.* 426 *S.* imgl. bey *Luloſs Einleit. zur Kenntniſs der Erdkugel, Anm. S.* 97. *u. f.*), *Euler* (*Comm. Acad. Petrop. T. XI.*) auf mathematiſche Berechnungen zu bringen geſucht.

KLIMAKES.

Waren Stege oder kleine Treppen bey den alten Griechen, vermittelſt welcher man aus den Schiffen ans Land oder aus einem Schiffe in das andere gieng.

KLIMMSTAG. ſ. Laufſtag.

KLINK oder KLINKE.

Holl. Klink.
Dän. Klink.
Schw. Klink.
Engl. The clinched end of a bolt.
Franz. Pointe de clou rivée.
Ital. Punta ribattuta d'un perno.
Span. Punta rebatida de un perno.
Port. Ponta rebitada ou aninada de huma cavilha.

So nennt man die Spitze eines Spikers oder Bolzens die geklunken worden. ſ. Klinken.

KLINKBOLZEN. ſ. Klink-Bolzen.

KLINKEN oder VERKLINKEN.

Holl. Klinken.
Dän. Klinke.

Schw.

Schw. Klinka.
Engl. To clinch.
Franz. River, claveter une cheville ſur virole.
Ital. Ribadire, ribattere.
Span. Rebater los pernos.
Port. Aninar.

Die durch Hölzer getriebenen Spitzen der Spiker und Enden der Bolzen umſchlagen, ſo daſs ſie einen Kopf bekommen der ſie verhindert wieder zurückzugehen. Die Spitzen der Spiker ſchlägt man blos um, ſo daſs ſie einen Haken formiren, die Enden der Bolzen werden aber gehörig verklunken. Ehe dieſe Arbeit geſchieht legt man um dieſelben einen platten eiſernen Ring und doppt das Holz, gegen welches dieſer Ring liegen ſoll, etwas aus (ſ. Doppen), alsdann ſchlägt man das Ende des Bolzen mit einem eiſernen Hammer gegen den Ring breiter, ſo daſs der Ring zugleich dazu dient, den Kopf des Bolzen gröſſer zu machen. Etliche Bolzen werden auch mit Splinten befeſtigt. ſ. Splint.

KLINKERT.

Holl. Klinkaart.
Dän. Klinkert, et Slags Baad.
Schw. Klinkert.
Engl. A ſort of flat-bottomed clincher-built pram of Sweden.
Franz. Clincart, eſpéce de bateau.
Ital. Battello con fondo piano.
Span. Nombre de un batel.
Port. Batel chato de Suecia.

Ein in Schweden gebräuchlicher Kahn oder Fahrzeug, das klinkerweiſe gebauet und einen platten Boden hat.

Ein KLINKERWEISE gebauetes Fahrzeug, Klinkerwerk.

Holl. Zoomwerk.
Dän. Klinke Bygning.
Schw. Bygde på klink.
Engl. A veſſel built with clincher-work.
Franz. Bâtiment bordé à clin.
Ital. Le tavole delle bande l'una ſopra l'altra.
Span. Barco tinglado.
Port. Barca que tem os coſtados telhados com tablas.

Wird von einem Fahrzeuge geſagt, deſſen Seitenplanken der Breite nach mit den Kanten etwas übereinander liegen, nach Art der Dach-Schindel. Dieſe Art zu beplanken iſt aber nur bey Schlupen, Böten, Jachten, Kuttern und andern kleinen Fahrzeugen gebräuchlich. Die obere Planke liegt etliche Zoll über die untere (Fig. 438.), und dieſe beyden über einander liegenden Kanten werden mit einer kleinen Schraube befeſtigt, auf welche inwendig im Schiff eine Mutter geſetzt wird, um ſie damit anzuholen. Man ſieht hieraus, daſs man dieſe Planken mit einander verbinden kann, ohne daſs man nöthig habe ſie an die Inhölzer zu ſpikern, und aus dieſer Urſache vermindert man auch die Zahl derſelben, wodurch denn dieſe Fahrzeuge ſehr leicht von Holz und geſchickter zum Segeln werden. Inzwiſchen iſt dieſe Beplankung inſofern mangelhaft, weil die Nathen nicht gehörig gedichtet oder kalfatet werden können, auch ſolche nicht gut auszubeſſern ſind.

KLIPPEN.

Holl. Klippen.
Dän. Klipper.
Schw. Klippor.
Engl. Rocks.
Franz. Rochers.
Ital. Scoglj.
Span. Peñaſcos, eſcollos.
Port. Penhaſcos, eſcolhos.

So heiſſen an den Küſten und auch in der See liegende Felſenſpitzen, die den Schiffen manchmal gefährlich werden, inſonderheit wenn ſie unter der Oberfläche des Waſſers liegen. Letztere werden blinde Klippen genannt (ſ. Blinde Klippe). Eine geſunde Klippe nennt man diejenige, welche nicht mit blinden Klippen umgeben iſt, und wovon weiter nichts gefährlich iſt als der Theil welcher ſich über dem Waſſer befindet.

KLOCKE.

Holl. Klok.
Dän. Klokke.
Schw. Kläcka, Klocka.
Engl. Bell.
Franz. Cloche.
Ital. Campana.
Span. Campana.
Port. Sino.

Die Klocke dient auf Schiffen eben ſo wie auf dem Lande, theils damit die Stunden anzuzeigen, theils aber auch damit zu läuten. Da der Tag auf Schiffen in 48 halbe Stunden eingetheilt iſt, ſo wird jede derſelben durch die Klocke angezeigt. Um $12\frac{1}{2}$ Uhr hört man einen Schlag, um 1 Uhr zwey Schläge und jede halbe Stunde einen mehr. Bey jeder Wache, das iſt wenn 4 Stunden oder 8 Gläſer verlaufen ſind, wird geläutet, um den ſchlafenden Theil des Schiffsvolks zur Ablöſung der Wache aufzuwecken. Da aber auf deutſchen Schiffen um 4 Uhr des Nachmittags eine doppelte Wache einfällt, ſo wird alsdann nicht geläutet. Um 6 Uhr Abends wird zum Gebet gepurrt und geläutet, und ſo bald das Gebet geendigt iſt wird wieder zum Schaffen geläutet. Wenn ſich dem Schiffe eine Gefahr nähert, wird Sturm geläutet, damit die ganze Mannſchaft ohne Ausnahme aufs Decks komme.

Die Klocke hängt in einem beſondern Gerüſt, welches die Schiffer den Galgen der Klocke nennen. Auf Kauffahrer ſteht ſolcher vor dem Bratſpill und dient zugleich zur Pallbeting. Zur Bewegung der Klocke befindet ſich daran ein eiſerner Arm mit einem Tau. Erſterer wird der Klockenarm und letzteres das Klockentau genannt.

KLOCKENARM. ſ. Arm der Klocke.

KLOCKENGALGEN. ſ. Galgen der Klocke.

KLOCKENTAU.

Holl. Klokreep.
Dän. Klokke-Toug.
Schw. Klock-tåg.
Engl. Bell-rope.
Franz. Raban de cloche.
Ital. Capo della campana.
Span. Rabiza de la campana.
Port. Rabixa ou cabo do ſino.

ſ. Klocke.

KLOHN oder KLOON Schiemannsgarn.

Holl. Kloen Schiemansgaren.
Dän. Bold Skibmandsgarn.
Schw. Nyſtan.
Engl. Ball of ſpun yarn.
Franz. Paquet ou peloton de bitord.

Ital. Gomitolo.
Span. Obillo.
Port. Novelo de miolhar.

Ein Knaul Schiemannsgarn. Das Schiemannsgarn wird von den Reepſchlägern klohnweiſe oder in Knaueln geliefert, Marlien und Hüſing aber bundweiſe. ſ. Bund.

Den Hanf KLOPFEN oder baken.

Holl. De Hennip kloppen.
Dän. Slaae eller ſtampe Hamp.
Schw. Klappa, ſlå eller ſtampa hampa.
Engl. To beat the hemp.
Franz. Affiner, piler, battre le chanvre.
Ital. Battere il canapo.
Span. Golpear, majar el cañamo.
Port. Pilar, bater o canhamo.

Den Hanf mit hölzernen glatten Schlägeln klopfen, damit die Fibern auseinander gehen. Dieſe Arbeit geſchieht manchmal vor dem Braken. Hanf der nach dem Schwingen zum zweytenmal geröſtet wird, um ihn zur feinen Spinnerey geſchickt zu machen, wird, nachdem er getrocknet worden, ebenfalls wieder gebakt. Man ſiehet dieſe Arbeit Fig. 401.

KLOPFKEULE.

Holl. Houte Haamer, Sley.
Dän. Konge-Slag, Muſſe Kiölle.
Schw. Muſkölle, Trähammare.
Engl. Wooden mallet.
Franz. Maillet de bois.
Ital. Mazzuola di legno.
Span. Maceta de golpe, maceta de palo.
Port. Maça ou maceta de páo.

ſ. die Erklärung unter Hammer.

KLOPF-See oder KLOP-See.

Holl. Klop-zee.
Dän. Söe-Styrtning.
Schw. Störtſjö på ſkeppsſidan.
Engl. A heavy ſea-breaking.
Franz. Coup de mer.
Ital. Colpo di mare alla banda della nave.
Span. Golpe de mar al coſtado.
Port. Golpe do mar que da no coſtado.

Schwere Wellen die das Schiff von der Seite zu treffen. Sie werden auch Stürzſeen genannt. Stampfſeen ſind hingegen ſchwere Wellen, die vorne gegen das Schiff anlaufen.

KLOTEN.

Holl. Klooten.
Dän. Kloder.
Schw. Klot.
Engl. Trucks.
Franz. Pommes.
Ital. Bertocci, bertogli, bertolli.
Span. Bertellos.
Port. Caſſoulas.

Sine kleine Hölzer, welche die Geſtalt einer Kugel oder eines Cylinders haben. Sie werden irgendwo feſt gemaeht und dienen hauptſächlich ein laufendes Tau zu leiten, weswegen ſie durchbohrt ſind Es giebt Wandkloten und Rackkloten. Erſtere ſind cylinderförmig (Fig. 180. a.b.d.) und haben der Länge nach eine Keep, welche um das Wandtau zu liegen kömmt. Um ihre Mitte iſt perpendiculair mit der erſten ebenfalls eine Keep und um dieſe und das Wandtau wird ein Bindſel zu ihrer Befeſtigung gelegt, wie die Fig. 180. b deutlicher zeigt. Durch das, parallel mit ihrer Axe, gebohrte Loch fährt das laufende Tau zum Schiff hinunter. Dieſe Wandkloten dienen das laufende Tauwerk klar zu halten und ſolches leichter zu unterſcheiden, hauptſächlich wenn mehrere Teue nach einer Stelle fahren. Zu ähnlichem Dienſt gebraucht man bey dünnen Tauen auch kleine runde oder ovale Kloten (Fig. 180. d.), die nur um die Mitte zu ihrer Befeſtigung eine Keep haben. Die Rackkloten (Fig. 132. b b.) ſind rund oder oval (Fig. 124. d.), von dem Gebrauch derſelben werde ich unter dem Artikel Rack reden.

Wand-KLOTEN.

Holl. Want-klooten.
Dän. Vant-Kloder.
Schw. Vant-klot.
Engl. Trucks of the ſhrouds.
Franz. Pommes gougées & cochées.
Ital. Bertocci delle ſarchie.
Span. Bertellos de la jarcia.
Port. Caſſoulas da emçarcia.

ſ. die Erklärung unter Kloten.

Rack-KLOTEN.

Holl. Rak-klooten.
Dän. Rakke-Kloder.
Schw. Rack-klot.
Engl. Parrel-trucks.
Franz. Pommes de racage.
Ital. Paternoſtri, bertocci della troza.
Span. Bertellos del raccamento.
Port. Couſouros da troza.

ſ. die Erklärung unter Kloten.

KLOTZ.

Holl. Klos.
Dän. Klods.
Schw. Kläſs.
Engl. Chock.
Franz. Entremiſe, clé, taquet.
Ital. Tacco, chiave.
Span. Choque.
Port. Chave, chaſſo.

Ein kurzes dickes Holz, das irgendwo zur Feſtigkeit aufgeſpikert wird oder zur Unterlage dient. Ein ſolcher Klotz (Fig. 94. m.) liegt unter dem Fuſs des Bugſpriets. Hinten ſind auf dem Kiel ebenfalls ſtarke Klötze gebolzt, welche Kielklötze heiſſen. Man nennt auch die Kalben, Klötze. Das cylinderförmige Holz eines Anſetzers (Fig. 315. a.) und einer Ladeſchaufel (Fig. 312. a.) wird auch ein Klotz genannt.

Kiel-KLÖTZE. ſ. Kielklötze.

KLUBEN (beym Kahnbauer). ſ. Klemmhaken oder Kluben.

KLÜFFOCK oder KLÜFOCK. ſ. Klüf-Fock.

KLUFT.

Holl. Kluft.
Dän. Linial med en Skarnering.
Schw. Lineal med en ſkarnering.
Engl. A rule or ſquare with a turning-joint.
Franz. Regle briſée, équerre fauſſe, équerre pliante.
Ital. Squadra zoppa.

Span.

Span. Eſcuadra (*Andal.* Eſcantillon).
Port. Eſquadro ou regoa com charneira.

Ein Linial, das in der Mitte ein Charnier hat und zuſammen geſchlagen werden kann. Die Zimmerleute bedienen ſich deſſen bey der Beſchmiegung der Hölzer oder ſtumpfe und ſpitze Winkel zu meſſen. Man gebraucht auch hiezu einen mit einer Zunge verſehenen Zollſtock, den die Zimmerleute auch eine Swey nennen.

KLUFT.

Holl. Kluft.
Dän. Skarring, Fælding i en brudt Maſt, hvori Stumpen fættes.
Schw. Klyfta.
Engl. Scarf by which a jury-maſt is attached to the ſtump of a maſt that has been carried away.
Franz. Lioube.
Ital. Gola di lobo, gola di lupo.
Span. Ayuſte maziembrado.
Port. Entalhe de hum maſtro quebrado, que ſe ajuſta no outro, entalhe por hum piaõ ou madeiro que tem ponta.

So heiſst eine Verbindung zweyer Hölzer (Fig. 608.), wo das eine mit einem ſcharfen Winkel in das andere gezapft iſt, Man ſetzt auf ſolche Weiſe einen Maſt in ſeinen Stuhl. Der Hinterſteven ſteht zuweilen auch mit einer Kluft in dem Kiel.

KLUFTWERK. ſ. Schakwerk.

KLUMP.

Ein groſſes plattes Fahrzeug oder Schute, die von den Holländern in Weſtindien gebraucht wird.

KLÜSEN oder KLÜSGATEN.

Holl. Kluisgaten.
Dän. Klyds-Huller.
Schw. Klys, Klysgatorna.
Engl. Hawſe-holes.
Franz. Ecubiers.
Ital. Cobie, occhj.
Span. Eſcobenes.
Port. Eſcovoens.

Sind zwey Löcher (Fig. 235. X.) an jeder Seite des Vorſtevens über dem erſten Deck, durch welche die Ankertaue fahren; man futtert ſie mit Bley oder Kupfer, um zu verhindern, daſs das Waſſer nicht zwiſchen die Innhölzer laufe. Hinter den Klüſen iſt die Pisback und vor denſelben liegt gewöhnlich ein Küſſen von weichem Holz Y, damit das Ankertau bey dem Aus- und Einfahren nicht durch das Reiben Schaden leide und dieſer Urſache wegen müſſen die Klüſen durchaus keine ſcharfe Ecken haben. Der Diameter der Klüſen iſt allezeit etwas mehr als der Durchmeſſer des ſchwerſten Ankertaues. Bey Kauffahrern oder überhaupt ſolchen Schiffen, die ein Bratſpill haben, und bey denen, in welchen bey einem groſſen Gangſpill die Beting unter der Back ſteht, liegen die Klüſen über dem oberſten Deck und ſind nicht völlig horizontal, ſondern etwas ſenkrecht gebohrt, ſo wie es die Richtung des Ankertaues wegen der Höhe erfordert. Klüſen welche niedrig liegen werden bey ſchwerem Wetter mit den ſogenannten Tertſchen oder Tersjen (Fig. 632.) zugeſteckt, damit das Waſſer nicht hineindringe. Wenn man aber bey ſchwerem Wetter vor Anker liegt, ſo werden kleine mit Werg gefüllte Säcke dazu genommen, welche den offenen Raum zwiſchen den Klüsgaten und dem Ankertau ausfüllen.

KLÜSBAND. ſ. Klüs-Band.

KLÜSBOHRER. ſ. Klüſen-Bohr.

KLÜSHÖLZER. ſ. Bugſtücke wodurch die Klüſen gebohrt ſind.

KLÜSSÄCKE oder Säcke in den Klüſen.

Holl. Kluis-ſakken.
Dän. Klyds-Sækkene.
Schw. Klys-ſäckar.
Engl. Hawſe bags.
Franz. Sacs de toile remplis d'étoupe, pour faire l'office de tampons d'écubier.
Ital. Sacchi delle cobie.
Span. Saeos o tacos de eſtopa por los eſcobenes.
Port. Saccos ou tacos de eſtopa por os eſcovoens.

ſ. die Erklärung unter Klüſen

Es fängt an zu KLÜSEN.

Holl. Het begint te kluiſen.
Dän. Söen begynder at klydſe.
Schw. Sjön begynner at klyſa.
Engl. To ride hawſe-full.
Franz. Les coups de mer entrent par les écubiers.
Ital. I colpi del mare entrano per le cobie.
Span. Los mares entran en los eſcobenes.
Port. As ondas oçoutaõ os eſcovoens.

Wird geſagt wenn das Schiff beym Ankern oder Segeln ſo tief ſtampft, daſs das Waſſer durch die Klüſen dringt.

KLÜVER.

Holl. Kluiver.
Dän. Klyver.
Schw. Klyfvare.
Engl. Jib.
Franz. Foc.
Ital. Fiocco.
Span. Foque mayor.
Port. Boyarona.

Das vorderſte dreyeckigte Segel eines Schiffs (Fig. 102. n.). Es wird vermittelſt einer Fall an den Top der Vorſtenge gehieſst und der Hals fährt an das äuſſerſte Ende des Klüverbaums und wird mit einem Ausholer ausgeholt (ſ. Ausholer) und mit dem Einholer eingeholt (ſ. Einholer). Dieſes Segel iſt, wenn man dicht beym Winde ſegelt, von groſſem Nutzen, auch hat es eine auſſerordentliche Kraft das Schiff zum Abfallen zu bringen. Groſſe Schiffe haben gewöhnlich drey Klüver, nämlich einen groſſen Klüver n, einen Mittel-Klüver m und einen Sturm-Klüver l, welcher letzterer nur im Sturm gebraucht wird und wovon der Hals nicht ſo weit herausfährt wie bey den andern. Der groſſe und der Mittel-Klüver ſind gewöhnlich von Leinwand gemacht, hingegen der Sturm-Klüver von Segeltuch. Die Klüver werden mit einer Fall an einem Leier bis an den Top der Vorſtenge geholt, und haben, wie die übrigen Stagſegel, eine Schote und einen Hals. Der groſſe Klüver und Mittel-Klüver wird auch wol der Buten- und Binnen-Klüver genannt. Wenn dieſe Segel aber keinen Leier haben, ſondern an dem Vorſtengenſtag und Vorbramſtengenſtag ſelbſt fahren, ſo erhalten ſie den Namen von dieſen Stagen.

Groſſe KLÜVER.

Holl. Groote Kluiver.
Dän. Store-Klyver, Boyten-Klyver.
Schw. Stor-klyfvare.
Engl. The largeſt jib, ſtanding jib.
Franz. Grand foc.
Ital. Fiocco di caccia, fiocco.
Span. Foque de caza.
Port. Boyarona grande.

ſ. die Erklärung unter Klüver.

Mittel-KLÜVER.

Holl. Middel-Kluiver.
Dän. Middel-Klyver, Binden-Klyver.
Schw. Medel-Klyfvare.
Engl. A ſmall jib. ſecond jib, flying-jib.
Franz. Second foc.
Ital. Secondo fiocco.
Span. Segundo foque.
Port. Segunda boyarona ou vela do eſtay do maſtareo de velacho.

ſ. die Erklärung unter Klüver.

Sturm-KLÜVER.

Holl. Storm-kluiver.
Dän. Storm-Klyver.
Schw. Storm-klyfvare.
Engl. Fore top ſtay-ſail, or a ſecond flying jib.
Franz. Troiſième foc.
Ital. Terzo fiocco.
Span. Tercero foque.
Port. Terceira boyarrona.

ſ. die Erklärung unter Klüver.

KLÜVER (auf Schmacken, Galioten, Hukern und Kuffen).

Holl. Kluiver.
Dän. Klyver.
Schw. Klyfvare eller klyfvert.
Engl. A flying jib or middle jib of a ſmack.
Franz. Second foc ou faux foc d'une ſemaque.

Ital.

Ital. Secondo fiocco d'una ſapata.
Span. Contrafoque de una ſemaca &c.
Port. Segunda boyarrona de huma charrua.

So heiſst auf dieſen Fahrzeugen der zweyte Klüver. Das vorderſte dreyeckigte Segel, welches auf groſſen Schiffen eigentlich der Klüver genannt wird, heiſst bey ihnen der Jager. Auſſer dieſen beyden haben ſie noch vorne die Stagfock (Fig. 500 c.), welches ebenfalls ein dreyeckigtes Segel iſt und auf andern Schiffen das Vorſtagſegel genannt wird. Der Hals des Jagers wird bis an das äuſſere Ende des Jagerſtocks ausgeholt, der Hals des Klüvers d fährt aber nur bis ans Ende des Bugſpriets.

KLÜVERBAUM. ſ. Klüver-Baum.

KLÜVFOCK. ſ. Klüffock.

KNAGGEN (beym Kahnbauer)

Heiſst eine Knie.

KNAGGEN im Holz.

Holl. Knoeſt, Quaſt.
Dän. Knude i Træ.
Schw. Kviſt, knaſt eller knöl i trä.
Engl. Knub, knot.
Franz. Noeud dans le bois.
Ital. Nudo.
Span. Nudo.
Port. Nó.

Ein Knaſt oder Knoten im Holz. Wenn ſich ein Knaſt in einer Planke befindet, muſs er herausgeſchlagen und ein Spunt darin geſetzt werden.

KNAPEN.

Holl. Knaapen.
Dän. Knapper.
Schw. Knapar.
Engl. Forelocks.
Franz. Taquets de clous.
Ital. Tacchetti dei chiavi.
Span. Taquetes ó tojinos por los clavos.
Port. Tacos ou cunhos dos cravos.

Kleine gewöhnlich viereckigte Stücken Holz (Fig. 482. a.), die man anſpikert, um ein Stück

welches man vermittelſt des Spikers und Knapen befeſtigt, deſto leichter wieder losmachen zu können, ohne das Stück zu beſchädigen. So werden zum Beyſpiel die Preſenning-Spiker mit Knapen verſehen.

KNAPPER Wind.

Holl. Knappe Wind.
Dän. Knap vind.
Schw. Knapp vind.
Engl. Scant wind. a ſharp wind.
Franz. Vent de plus près.
Ital. Vento al più preſſo.
Span. Viento eſcaſo.
Port. Vento eſcaſo.

Der Wind iſt knapp wenn er dem Wege, den man ſegeln will, beynahe gerade entgegen iſt, und man ſolchen nur eben bey dem Winde abſegeln kann.

KNAST im Holz. ſ. Knaggen im Holz.

KNEBEL.

Holl. Knevel.
Dän. Knævl, Knebel.
Schw. Knäfvel.
Engl. Wooden roller.
Franz. Burin.
Ital. Burello.
Span. Burel.
Port. Buril.

Ein kleiner hölzerner Stock oder Pflock (Fig. 615. a a.), womit man zwey Stroppen, die in entgegengeſetzter Richtung würken, zuſammen verbindet. Man ſticht nämlich den einen Stropp ſo weit durch den andern, bis man in den erſten den Knebel bringen kann. Auf ſolche Weiſe werden Borgwandtäuen und Taljen an die Hanger der Maſten befeſtigt und die Arbeit ſelbſt nennt man knebeln oder einknebeln. Die Schoten und Halſen werden entweder mit einem Knebel oder auf die unter Aufknebelung der Schoten geſagte Weiſe aufgeknebelt, damit ſie nicht ins Waſſer hängen.

KNEBELN oder aufknebeln. ſ. Aufknebeln und Knebel.

KNEBELN oder einknebeln. ſ. Einknebeln und Knebel.

KNECHTE.

Holl. Knegten.
Dän. Knegter, Kordeels-knegter.
Schw. Knecktar.
Engl. Knight heads.
Franz. Seps de driſſe.
Ital. Maimoni o bittoni delle drizze.
Span. Eſcoteras, Maimotones, Maimonetes.
Port. Eſcoteiras das adriças.

Iſt ein Stander oder aufrechtſtehendes Holz (Fig. 481. a.), zuweilen auch nur eine auf und nieder ſtehende Knie auf dem oberſten Deck. In dem Kopf des Knechts befindet ſich ein oder auch mehrere Scheibengaten, in welchen Scheiben laufen.

Auf groſſen Schiffen, deren untere Raaen Kardeele haben, ſteht ein Knecht (Fig. 481. a.) hinter jedem Maſt. Der Fuſs deſſelben wird gewöhnlich an einem Balken des unterſten Decks und an einem andern des oberſten Decks eingeſchnitten; er iſt ungefähr 4 Fuſs höher als das oberſte Deck, und über die in dem Kopf befindlichen Scheiben wird das Kardeel geſchoren, welches dient die Raa zu hieſſen. Der hinter dem groſſen Maſt ſtehende wird der groſſe Knecht genannt, der hinter dem Fockmaſt, der Fock-Knecht und der hinter dem Beſahnmaſt der Beſahns-Knecht.

Auf kleinen Schiffen fehlen dieſe Knechte ganz. Hingegen findet man daſelbſt kleine Knechte zur Belegung des Tauwerks, welche theils auf dem Deck ſtehen, theils auch an den Bord des Schiffs geſpikert ſind. Die Scheibe iſt gewöhnlich an der Seite, wie die Fig. 480. zeigt. Man muſs den Knecht nicht mit dem Galgen und den kleinen Betingen verwechſeln. Der Knecht unterſcheidet ſich inſonderheit dadurch, daſs er kein Queerholz hat.

Der groſſe KNECHT.

Holl. De groote Knegt.
Dän. Storknegt.
Schw. Storkneckten.
Engl. Main-knight-head.
Franz. Sep de driſſe du grand mât.
Ital. Bittone della drizza maeſtra.
Span. Eſcotera ó maimoton mayor.
Port. Eſcoteira da aderiça grande.

ſ. die Erklärung unter Knecht.

Fock-KNECHT.

Holl. Fokke-Knegt.
Dän. Fok-Knegt.
Schw. Fockkneckt.
Engl. Knight-head of the fore-maſt.
Franz. Sep de driſſe de miſaine.
Ital. Bittone della drizza di trinchetto.
Span. Eſcotera de trinquete.
Port. Eſcoteira de triquete.

ſ. die Erklärung unter Knecht.

Beſahns-KNECHT.

Holl. Beſaans-Knegt.
Dän. Meſans-Knegt.
Schw. Beſanskneckt.
Engl. Knight-head of the mizen gears.
Franz. Sep de driſſe d'artimon.
Ital. Bittone della drizza di mezzana.
Span. Eſcotera de mezana.
Port. Eſcoteira de mezana.

ſ. die Erklärung unter Knecht.

Beſte KNECHT (auf Herins-Büſen).

Holl. Beſte Knegt.
Dän. Skipper.
Schw. Skeppare.
Engl. The maſter of a herring buſs.
Franz. Capitaine ou maitre d'une buche.
Ital. Padrone.
Span. Patron.
Port. Meſtre.

So heiſst auf einer Heringsbüſe der Schiffer.

KNEIFBINDSEL. ſ. Kneif-Bindſel.

KNEIFHAKEN. ſ. Schrey-Haken oder Kneif-Haken.

KNEPELING.

Holl. Kneepeling.
Dän. En blind eller underſtukken Matros i en Mynſtring.
Schw.

Schw. En blind Matros.
Engl. A falſe muſter, a fagot.
Franz. Paſſevolant.
Ital. Paſſavolante.
Span. Paſavolante.
Port. Praça ſupoſta, paſavolante.

Ein falſcher Soldat oder Matroſe, den der Kapitain nur bey der Muſterung ſtellet, um die Anzahl ſeiner Leute vollzählig zu machen, und der nachher wieder abtritt.

KNICK.

Holl. Knik.
Dän. Knek.
Schw. Knek.
Engl. Angle or edge in a curve.
Franz. Angle dans une ligne courbe.
Ital. Angolo in una linea curva.
Span. Angulo en una linea curva.
Port. Angulo em huma linha curva.

Krumme Linien, deren Belauf dergeſtalt unterbrochen oder geändert wird, daſs ſie eine Ecke machen, haben einen Knick. Bey Schiffen die eine Back haben, läſst man die überfallenden vorderſten Vorſpannen von der Back an, lothrecht in die Höhe laufen; das giebt da, wo ſich der überfallende Belauf der Spannen mit dem lothrechten Top derſelben vereinigt, eine Ecke oder einen Knick. Man nennt daher auch wohl die Spannen, bey denen das eintritt, Knickſpannen.

KNICKSPANNEN. ſ. die Erklärung unter Knick.

KNICKSTAG.

Holl. Borg-ſtag, Knik-ſtag.
Dän. Borg-Stag, Hielpe-Stag, Knæg-Stag.
Schw. Borg-ſtag.
Engl. Preventer-ſtay.
Franz. Faux etai.
Ital. Falſo ſtrallo, contraſtrallo.
Span. Eſtay volante.
Port. Contra-eſtay.

Ein Borgſtag, welches man noch zur Verſtärkung unter ein Stengenſtag ſetzt, wenn ſolches ſchlecht iſt, vormals verſtand man darunter das

Stag der Blindenſtenge, als ſolche aufrecht auf dem Bugſpriet ſtand.

KNIE.

Holl. Knie.
Dän. Knæ.
Schw. Knä.
Engl. Knee.
Franz. Courbe.
Ital. Bracciuolo, curva.
Span. Curva.
Port. Curva.

Ein Stück Krummholz von zweyen Armen oder Zacken, die in einem mehr oder weniger ſtumpfen oder ſpitzigen Winkel gegen einander ſtehen (Fig. 84.) Sie dienen zwey Stücke mit einander zu verbinden, die ſich unter einem gröſſern oder kleinern Winkel gegen einander neigen. Von ihren beyden Armen wird jeder an eins der zu verbindenden Stücke gebolzt und ſie geben einen ſehr ſtarken und beym Schiffbau häufig gebräuchlichen Verband. Je ſtärker die Knie im Hals (das iſt an der Stelle wo ſich beyde Arme vereinigen), und je länger ihre Arme ſind, deſto beſſer iſt es, auf die Breite kömmt es ſo ſehr nicht an. Die gröſſern dieſer Krummhölzer werden ſchwere Knien genannt und die kleinern leichte Knien.

Deck-KNIEN oder Balken-KNIEN.

Holl. Verdecks-knies.
Dän. Knæer til Dæks Bielkerne.
Schw. Däcksknän
Engl. Hanging knees of the decks.
Franz. Courbes de ponts.
Ital. Bracciuoli delle latte o dei bai.
Span. Curvas de las cubiertas.
Port. Curvas das cubertas.

Schwere Knien (Fig. 345. k k.) welche die Balken mit den Inhölzern verbinden. Der eine Arm dieſer Knie iſt durch ſtarke auf Platten geklunkene Bolzen mit der Seite des Balkens verbolzt, in welche man ſolchen zuweilen auch etwas einläſst, und der andere auf gleiche Weiſe mit dem nächſten Inholz. Bisweilen iſt man gezwungen dem gegen die Inhölzer zu verbindenden Arm der Knie eine ſchiefe Richtung zu geben, um den Geſchützpforten auszuweichen, oder weil die Knie von Natur ſchief gebildet iſt.

In

In Ermangelung der hölzernen Knien iſt man gezwungen eiſerne 11 zu machen. Da ſolche aber bey weitem nicht die ſtarke Verbindung geben und ſich leicht losreiſſen, weil das Eiſen nicht elaſtiſch iſt, ſo gebraucht man ſie nur an ſolchen Stellen, wo eben keine ſtarke Verbindung erfordert wird, zum Beyſpiel die Kuhbrücke zu halten.

Auf und niederſtehende KNIEN, hängende KNIEN, Stech-KNIEN.

Holl. Op en neer ſtaande Knies.
Dän. Verticale Knæer, op og ned ſtaaende Knæer.
Schw. Hängande Knän.
Engl. Hanging knees.
Franz. Courbes verticales.
Ital. Bracciuoli verticali.
Span. Curvas de alto a bajo, curvas de peralto.
Port. Curvas ao alto.

So werden die Knien genannt, wovon einer der Arme lothrecht angeordnet iſt.

Winkel-KNIE, ſchlafende KNIE, horizontale KNIE.

Holl. Winkel-Knie, waterpas leggende Knie.
Dän. Vinkel-Knæ, horizontal liggende Knæ.
Schw. Vinkelknä.
Engl. Lodging-knee.
Franz. Courbe horizontale.
Ital. Bracciuolo orizontale.
Span. Curva valona, curva diagonal.
Port. Curva de abertona.

Eine Knie, deren beyde Arme waſſerpas angeordnet ſind. Auf engliſchen Schiffen findet man ſolche zwiſchen den Balken (Fig. 551. a.), der eine Arm iſt nämlich mit der verticalen Seite der Balken verbolzt und der andere liegt über mehrere Inhölzer.

Verkehrte KNIEN.

Holl. Verkeerde Knies op't Dek.
Dän. Forkeerte Knæer paa Dekkene.
Schw. Knän ſom ſitta verticalt på däcket.

Engl. Standards.
Franz. Courbes verticales des ponts (dont une branche ſe cheville ſur le pont).
Ital. Bracciuoli verticali ſopra le coperte.
Span. Curvas llaves.
Port. Curvas do alto, dos chaves.

Verticale oder auf und niederſtehende Knien, wovon der eine Arm auf dem Deck mit einem Deckbalken und der andere mit den Inhölzern verbolzt iſt. Man findet ſolche Knien inſonderheit auf engliſchen, däniſchen und ſchwediſchen Schiffen (Fig. 346. 19. Fig. 347. q. und Fig. 431., bey welcher b b den Deckbalken vorſtellt.) Dieſe drey Nationen gebrauchen auf ihren Kriegsſchiffen noch eine andere Art von verkehrten Knien (Fig. 432.), wovon der eine Arm mit der verticalen Seite des Deckbalken und der andere mit den Inhölzern über dem Deck verbolzt iſt. Solche Knien dienen inſonderheit die Kuhbrücke zu halten. Man ſieht ſie Fig. 347. o é. Die Engländer nennen ſie *ſtandard-knees* und die Franzoſen *capucines des ponts*.

KNIE binnen dem Winkel.

Holl. Knies binnen de winkel.
Dän. Knæer med en ſkarp Huk.
Schw. Knän med en ſkarp huk eller ſpetſig vinkel.
Engl. Knees within a ſquare.
Franz. Courbes à fauſſe equerre, à angle aigu.
Ital. Bracciuoli a angulo acuto.
Span. Curvas dentro de eſcuadro o con angulo agudo.
Port. Curvas dentro de eſquadria ou com angulo agudo.

Eine Knie deren Arme einen Winkel formiren, der unter 90° iſt. Wenn ſolche aber gerade einen Winkel von 90° machen, ſo wird ſie blos eine Winkelknie genannt.

KNIEN die auſſer dem Winkel laufen.

Holl. Knies die buyten de winkel loopen.
Dän. Knæer med en ſtump Huk.
Schw. Knän med en trubbig vinkel.
Engl. Knees without a ſquare.
Franz. Courbes étendues.
Ital. Bracciuoli a angulo obtuſo.

Span. Curvas fuera de eſcuadra ó con angulo obtuſo.

Port. Curvas fora de eſquadria ou com angulo obtuſo.

Eine Knie deren Arme einen Winkel formiren der über 90° iſt.

Betings-KNIE oder Steck-KNIE der Beting. ſ. Betingsknie.

Gilling-KNIE. ſ. Gillinghölzer.

Heck-KNIEN oder KNIEN des Heckbalkens und der Spiegel-Wrangen.

Holl. Hek-Knies.
Dän. Hæk-Knæer.
Schw. Häck-knän.
Engl. Tranſom-knees.
Franz. Courbes d'arcaſſe.
Ital. Bracciuoli delle alette e del tragante.
Span. Contra-aletas.
Port. Curvas de palmejar.

Dienen zur Verbindung des Hinterſchiffs wie die Bugbanden zur Verbindung des Vorſchiffs. Sie liegen horizontal und der eine Arm iſt mit dem Heckbalken (Fig. 551. Q.) oder auch mit den Wrangen verbolzt, und der andere liegt über mehrere Inhölzer Sowol der Heckbalken als auch jeder der Spiegel-Wrangen hat zwey ſolche Knien, die eine am Backbord und die andere am Steuerbord.

KNIE am Kiel und Hinterſteven.

Holl. Knie aan de Agterſteven.
Dän. Knæ paa Agterſtævnen og Kiölen.
Schw. Knä på ackterſtäfven och kölen.
Engl. Knee of the ſtern poſt.
Franz. Courbe d'étambord.
Ital. Bracciuolo dell' aſta di poppa.
Span. Coral.
Port. Curva do coral do cadaſte.

Eine ſchwere Knie, wodurch der Hinterſteven mit dem Kiel verbunden wird (Fig. 69. m m.). Der eine Arm liegt auf den Kielklötzen; er wird mit Bolzen, die auf Platten geklunken ſind, befeſtigt, die von unten durch den Kiel getrieben werden. Der andere ſenkrechte Arm paſst genau gegen

die innere Seite des Hinterſtevens, wo er eben ſo, wie der erſte, verbunden iſt.

Am Vorſteven befindet ſich eine ähnliche Knie (Fig. 55. g.).

Backen-KNIEN, Schloi-KNIEN oder Schlieſs-KNIEN des Galjons.

Holl. Sloi-Knies.
Dän. Slöy Knæer.
Schw. Slöy knän.
Engl. Cheeks of the head.
Franz. Courbes de jotteraux.
Ital. Bracciuoli di polena.
Span. Curvas bandas.
Port. Curvas do beque.

Dienen das Galjon oder den Ausleger deſſelben von der Seite zu halten, und mit dem Bug des Schiffs zu verbinden. Jede derſelben (Fig 235. E E.) iſt mit einem Arm am Schiffe auf dem Bergholz und mit dem andern gegen den Auslieger verbolzt. Auf jeder Seite ſind zwey.

Man verziert gewöhnlich dieſe beyden Knien durch einiges Schnitzwerk und den Raum zwiſchen ihnen füllt der Kamm F aus, der ebenfalls mit ſolchen Zierathen verſehen iſt. Unter der unterſten Knie iſt der Blaſebalken G angeordnet. Bey den Engländern läuft die obere Backenknie bis an die oberſte Galjonsregeling. ſ. Galjon.

Verkehrte KNIE im Galjon oder verkehrte Scheg-KNIE.

Holl. Verkeerde Scheg-Knie.
Dän. Gallions Knæ, Forkeerte Knæ udi Gallionen.
Schw. Skiägg-knä
Engl. The ſtandard which faſtens the cutwater to the ſtem.
Franz. Courbe de capucine.
Ital. Curva capucina.
Span. Curva capuchina.
Port. Curva do papa moscas.

Dies Knie (Fig. 235. H H) dient das Scheg nach oben zu mit dem Schiffe zu verbinden. Zu dem Ende liegt der eine Arm am Vorſteven, gegen welchen er mit Bolzen verbolzt iſt, die im Schiff auf Platten geklunken ſind; der andere Arm paſst auf den Ausleger, auf welchem er mit

mit groſſen Spikern befeſtigt wird. Das aufrechtſtehende Ende dieſer Knie hat eine hakenförmige Geſtalt und dient zur Haltung des Kragens am Vorſtag.

Galjons-KNIEN oder Stützen der Galjons-Regelingen.

Holl. Knies in't galioen, of op't galioen.
Dän. Indtömmer udi Gallionen.
Schw. Gallions-trän.
Engl. Brackets of the head.
Franz. Courbatons de l'éperon, courbes de herpes.
Ital. Bracciuoli nella polena, bracciuoli delle battagliuole della polena.
Span. Curvas ó varengas de las perchas.
Port. Mettas ou cavernas das perchas.

So heiſſen die aufrechtſtehenden Knien (Fig. 235. L L), wodurch die Galjons-Regelingen J J J, K K K. ihre Feſtigkeit erhalten. Der eine Arm iſt mit der verkehrten Knie im Galjon verbolzt und der andre reicht bis zur oberſten Regeling, welche ſo wie die beyden andern an dieſelben geſpikert wird.

Wage-KNIE. ſ. Mick der Pumpe.

Ducht-KNIE (beym Kahnbauer).

So heiſſen die kleinen Knien (Fig. 598. J. J. J.) welche die Duchten mit der Futterung verbinden. Der eine Arm iſt mit der Ducht und der andere mit der Futterung verbolzt.

KNITS, KNITSELS. ſ. Knüttels.

KNOPF oder Knoten.

Holl. Knoop.
Dän. Knop.
Schw. Knop, knut.
Engl. Knot, hitch.
Franz. Noeud.
Ital. Nodo.
Span. Nudo.
Port. Nó.

Ein Knoten um die Enden zweyer Taue zuſammen zu verbinden, oder auch um das eine Ende dergeſtalt zu verdicken daſs es einen Knopf formirt. Es giebt verſchiedene Arten die hier

unten folgen. Ein Knopf oder Knoten unterſcheidet ſich von einem Stich und Schlag hauptſächlich darin, daſs er feſter wird oder die Taue zuſammenſchlieren.

Schauermanns-KNOPF.

Holl. Schouwermans-knoop, water-knoop.
Dän. Skuermands-Knop.
Schw. Skuermans-knop.
Engl. Single wale-knot.
Franz. Cul de porc ſimple.
Ital. Pié di pullo ſimple.
Span. Piña.
Port. Pinha.

Ein Knopf (Fig. 200, c.) der an das Ende eines Taues gemacht wird, um ſolches zu verdicken. Man findet ihn z. B. an dem Ende der Porteurlinie (Fig. 19. c.), damit ſolches nicht durch das Loch in dem Krahnbalken gehe, ebenfalls an den Stoppern des Ankertaues (Fig. 54. b.), damit man Schwiepingen c daran befeſtigen kann. Der Schauermannsknopf wird auf folgende Weiſe gemacht. Man dreht zuerſt die 3 Duchten des Taues in gehöriger Länge auf und ſticht ſie auf die vorgeſtellte Weiſe (Fig. 200-a.) durch einander, alsdann zieht man ſie zuſammen, wodurch der Knopf die Geſtalt b bekömmt, endlich öfnet man die Mitte dieſes Knopfes mit einer Marlpfriem und ſticht die drey Enden von unten zu durch dieſe Oefnung, ſo daſs ſie um den ſchon gemachten Knopf mit einem halben Schlag zu liegen kommen und alle drey in der Mitte des Knopfes in die Höhe ſtehen, wie man in c ſieht. Dieſe drey Enden bindet man alsdann mit einem Bindſel x x dicht auf dem Knopf zuſammen und ſchneidet was überflüſſig iſt, ab.

Wand-KNOPF.

Holl. Want-knoop.
Dän. Vant-Knop.
Schw. Vant-knop.
Engl. A double wall-knot, a ſhroud-knot.
Franz. Cul-de-porc double, noeud de haubans.
Ital. Pié di pullo.
Span. Enganadura.
Port. Enganadoura.

Dieſer Knopf (Fig. 199. o o.) dient inſonderheit die beyden Enden eines geſprungenen oder abge-

abgeſchoſſenen Wandtaues wieder zu verbinden. Bey laufendem Tauwerk, das durch Blöcke fährt, iſt er aber wegen ſeiner Dicke nicht zu gebrauchen. Er wird auf folgende Weiſe gemacht: Man drehet zuerſt die Duchten der beyden Enden in hinlänglicher Weite auf, und legt ſolche in einander, wie man in p ſieht. Alsdann macht man mit jeder der drey Duchten einen Schauermannsknopf und die übrigbleibenden Enden x x x werden entweder abgeſchnitten oder zu mehrerer Feſtigkeit ausgeſchrapt y y und um das Wandtau bekleidet z z.

Schild-KNOPF oder Schauermannsknopf mit einem Schildknopf oder mit einem Kreuzknopf.

Holl. Schild-knoop.
Dän. Skuermands-Knop med en Kryds-Knop.
Schw. Skuermands-knop med en kryſsknop.
Engl. Crown-knot.
Franz. Cul-de-porc avec tête de mort.
Ital. Pié di pullo.
Span. Piña.
Port. Pinha.

Iſt ein gewöhnlicher Schauermannsknopf, mit dem Unterſchied, daſs die drey Enden nicht zuſammengebindſelt ſondern durcheinander geſtochen werden, wie man Fig. 201. y y. ſieht.

Fin türkiſcher KNOPF oder doppelter Schildknopf.

Holl. Turkſche Knoop, Schild-Knoop.
Dän. Tyrkiſk Knop, dobbelt Skild-Knop.
Schw. Turkiſk knop.
Engl. Double crown-knot.
Franz. Cul de porc avec tête d'alouëtte.
Ital. Pié di pullo.
Span. Piña.
Port. Pinha.

Dieſer Knopf (Fig. 202.) wird an das Ende eines kabelweiſe geſchlagenen Taues gemacht. Er unterſcheidet ſich von dem Schildknopf blos darin, daſs bey dem erſtern nur aus drey übrigbleibenden Enden ein Schild gemacht wird und bey dieſem, weil das Tau kabelweiſe geſchlagen, aus neun, wie man y y ſieht. Man macht ſolche Knoten an die Stopper der Ankertaue.

Waſſer-KNOPF. ſ. Schildknopf.

KNOPF znr Anlegung eines Wandtaues.

Holl. Knoop om het want-touw aante-leggen.
Dän. Knop.
Schw. Knop.
Engl. An over- and knot.
Franz. Demi-noeud.
Ital. Groppo con due ligature.
Span. Nudo de encapilladura.
Port. Nó da emcapeladura.

Ein einfacher Knoten (Fig. 195.), mit welchem die Wandtaue um den Top der Maſten gelegt werden, die Enden werden zu mehrerer Feſtigkeit gewöhnlich bebindſelt. Die Figur 227 ſtellt einen ähnlichen Knoten vor, der gemacht wird, um vier Wandtaue auf einmal anzulegen, oder an der einen Seite einen doppelten Part zu haben. Man nennt dieſen letztern Knoten aber einen Sackſtich (ſ. Sackſtich zur Anlegung der Wandtaue). Wenn ein Wandtau nur mit einem Knopf (Fig. 195.) um den Top gelegt worden, ſo daſs an beyden Seiten des Maſts nur ein einfaches Wandtau kömmt, ſo wird ſolches ein Knopfſpann genannt.

Bauer-KNOPF. ſ. Bauerknopf.

Ein alter Weiber KNOTEN.

Holl. Boerknop.
Dän. Bur-Knop.
Schw. Bur-Knop.
Engl. A falſe knot, ſingle knot.
Franz. Faux noeud, noeud commun.
Ital. Groppo d'aſino.
Span. Nudo al reves, nudo de los mujeres.
Port. Nó das mulheres.

So heiſſen einfache auf einander gemachte Knoten (Fig. 216.), die zum Seedienſt nichts taugen. Die Figur 191. ſtellt, dieſen Unterſchied zu zeigen, einen rechten Knoten auf Seemannsart vor. Letzterer heiſst auch eine Heling.

KNÖPFE oder Zeichen der Loglien.

Holl. Knoopen van de loglyn.
Dän. Log-Liniens Knoper.
Schw. Knopar på Logglinan.

Engl.

Engl. Knots of the log-line.
Franz. Noeuds de la ligne de loc.
Ital. Segnali della ſagola del lò.
Span. Señales de la corredera.
Port. Sinaes da linha da barquinha.

ſ. die Erklärung unter Log.

Das Schiff läuft 12 KNÖPFE.

Holl. Het ſchip loopt 12 Knoopen.
Dän. Skibet löber 12 Knoper.
Schw. Skeppet ſeglar 12 knopar på en timme.
Engl. To run 12 knots an hour.
Franz. Nous filons 12 noeuds.
Ital. La nave corre 12 ſegnali del lò.
Span. El navio corre 12 ſeñales.
Port. O navio corre 12 finaes.

Das Schiff ſegelt 12 Seemeilen in einer Stunde, wovon jede den 60ten Theil eines Grades ausmacht. ſ. Log.

KNÖPFE an den Flaggenſtöcken, am Klüverbaum und den Spillen der Flügel.

Holl. Knoopen van de vlagge-ſtok. Fig. 124. a. (ſpil-hoofjes Fig. 124. b.)
Dän. Flag-Knapper. Fig. 124. a. (Flöy-Knapper. Fig. 124. b.)
Schw. Flagg-knappar. Fig. 124. a. (flöy-knappar. Fig. 124. b.)
Engl. Acorns. Fig. 124. a. (trucks. Fig. 124. b.)
Franz. Pommes.
Ital. Pomoli, pomi.
Span. Bolas. Fig. 124. a. (perillas. Fig. 124. b.)
Port. Borlas.

Sind runde oder auch länglichte Knöpfe, die zum Zierath auf das oberſte Ende der Flügelſpillen und Flaggenſtöcke geſetzt werden. Die Knöpfe der Flaggenſtöcke (Fig. 124. a.) ſind rund, haben aber mehr Breite als Höhe. An beyden Seiten iſt ein Scheibengat, wodurch die Fall der Flagge fährt. Die Knöpfe der Flügelſpillen (Fig. 124. b.) haben gewöhnlich die Geſtalt eines Kegels und ſind ringförmig gedrechſelt. Sie werden auf das Flügelſpill (Fig. 67. a a.) geſchroben und dienen zur Haltung des Flügels oben. Auf den beyden Enden der Wimpelſtöcke (Fig. 124. c.) wird ein ähnlicher Knopf geſteckt. Auch befindet ſich am Ende des Klüverbaums entweder ein runder oder eckigter Knopf.

KNOPF einer Kanone. ſ. Traube einer Kanone.

Mick-KNOPF. ſ. Mickknopf.

KNOPFSPANN. ſ. die Erklärung unter Knopf zur Anlegung der Wandtaue.

KNOTEN. ſ. Knopf oder Knoten.

Leib-KNOTEN.

Holl. Lyf-knoop.
Dän. Liv-Knop.
Schw. Lif-knop.
Engl. A bowling knot.
Franz. Noeud d'agui à élingue.
Ital. Bazigo.
Span. Balzo.
Port. Boca de lobo.

Ein Knoten (Fig. 194.) der gemacht wird einen Menſchen aufzuhieſſen, der an dem Top eines abgetakelten Maſts arbeiten ſoll. Dieſer Knoten iſt dergeſtalt gemacht, daſs die Oefnung oder das Auge, worin der Menſch ſitzt, nicht zuſchliert. Andere Arten Leibknoten ſieht man Fig. 217 und 218.

KNOTEN der Planeten, Mond und Kometenbahnen.

Lat. Nodi planetarum, lunæ et cometarum.

Die zwey Puncte in welchen die Bahnen dieſer Himmelskörper die Ekliptik an der ſcheinbaren Himmelskugel durchſchneiden. Wenn die Planeten in dieſe Puncte kommen, ſtehen ſie in der Ekliptik ſelbſt, und haben folglich keine Breite. Da die Ekliptik (Fig. XIV. EVLΛ.), nichts anders iſt, als derjenige gröſste Kreis, in deſſen Ebne die Erdbahn e l liegt, ſo ſind die Knoten eines Planeten &c. die gemeinſchaftlichen Durchſchnittspuncte Λ und V der Platenbahn P Q. nnd der Ebne der Erdbahn E L. Und da die Sonne S in beyden Ebnen zugleich, mithin in ihrem gemein.

gemeinſchaftlichen Durchſchnitt Λ S V oder in der Knotenlinie liegt, ſo müſſen die Knoten einer jeden Bahn, von der Sonne S ausgeſehen, einander gerade gegen über ſtehen.

Die Ekliptik theilt die ſcheinbare Himmelskugel in zwey gleiche Hälften, deren eine über ihr auf den Nordpol zu, die andere unter ihr gegen Süden liegt. Beym Durchgange durch den Knoten Λ tritt der Planet, der von Q nach P geht, aus der untern Hälfte in die obere; bey V hingegen aus der obern in die untere. Jener wird daher der aufſteigende (*aſcendens*), dieſer der niederſteigende Knoten (*deſcendens*) genannt. Im Theile A P V hat der Planet eine nördliche in V Q A eine ſüdliche Breite.

Die Orte der Knoten haben wie die Beobachtungen lehren ſämmtlich eine rückgängige Bewegung, die zwar in einem Zeitraum von etlichen Jahren unmerklich iſt, aber doch in längerer Zeit den Aſtronomen nicht hat verborgen bleiben können. Bey der Mondbahn hingegen iſt dieſe Verrückung der Knoten weit merklicher; ſie beträgt jährlich auf 19°, ſo daſs die Mondknoten, in einem Zeitraum von 19 Jahren durch alle Zeichen des Thierkreiſes rücken. Dieſe Bewegung der Knoten iſt eine nothwendige Folge der gegenſeitigen Anziehungen oder der Gravitationen aller Weltkörper gegen einander. Ein angezogener Planet nämlich, deſſen Bahn in einer andern Ebne liegt, als die Bahn des anziehenden, muſs die Ebne dieſer letztern bey jedemmale etwas früher durchſchneiden als ſonſt geſchehen würde, weil er ohne Unterlaſs gegen dieſelbe gezogen wird; daher müſſen ſeine Knoten nach derjenigen Seite fortrücken, welche der Bewegung des anziehenden Körpers entgegen geſetzt iſt. Hieraus entſteht, weil alle Planeten nach der Ordnung der Zeichen um die Sone laufen, eine entgegengeſetzte oder rückgängige Bewegung aller Knoten, welche beym Monde ſo beträchtlich iſt, weil er durch ſeine ſtarke Gravitation gegen die Sonne, imgleichen gegen Venus und Jupiter in ſeinem Umlaute um die Erde ſehr geſtöhrt wird. Die Orte und Bewegungen der Knoten gehören, unter die Data welche zur Beſtimmung des Laufs von jedem Planeten bekannt ſeyn müſſen. ſ. Weltſyſtem.

KNÜPPEL zum Drehen (beym Reepſchläger).

Holl. Knüppel.
Dän. Knyppel.
Schw. Knyppel.
Engl. Winch or lever.
Franz. Gaton, manuelle.
Ital. Manovella.
Span. Gamba.
Port. Gamba.

So heiſst ein ſtarker hölzerner Stock (Fig. 407. e e.) an deſſem Ende ein Loch befindlich iſt, woran vermittelſt eines Knoten eine Lien g befeſtigt wird, welche das Knüppelband heiſst. Dieſe Lien wird um das Tau, welches gedrehet werden ſoll, geſchlagen und der Knüppel dient zum Hebel, um hinter dem Schlitten nachzudrehen, damit nämlich das Tau allenthalben gleich ſtark gedrehet werde. Wenn das Tau ſchon eine ziemliche Länge hat, ſo wird an mehrerern Stellen nachgedrehet, wie Fig. 407. deutlicher zeigt. Man gebraucht auch doppelte Knüppel f f, woran zwey Leute zugleich arbeiten können.

KNÜPPEL im Hoofdt oder in der Lehre (beym Reepſchläger).

Holl. Knuppel.
Dän. Knyppel.
Schw. Knyppel.
Engl. Staff of a laying-top.
Franz. La broche du toupin.
Ital. Traverſa della pigna.
Span. Baron.
Port. Traverſa do comedor.

ſ. die Erklärung unter Hoofdt oder Lehre.

KNÜPPELBAND (beym Reepſchläger).

Holl. Knuppelband.
Dän. Knyppelbaand.
Schw. Knyppelband.
Engl. Winch-rope.
Franz. Livarde de la manuelle.
Ital. Corda della manovella.
Span. Jonda.
Port. Cabo da gamba.

ſ. die Erklärung unter Knüppel zum Drehen.

KNÜPPELKUGEL. ſ. Knüppel-Kugel.

KNÜTTELS.

Holl. Knits, Knitſels.
Dän. Knyts.

Schw. Knytts.
Engl. Knittles.
Franz. Cordons de deux fils de caret.
Ital. Cordoni di due filaſtiche.
Span. Cordones de duas filaſticas.
Port. Cordoens de dous fios de carreta.

Iſt eine dünne Art Lien, die mit den Händen von zweyen Kabelgarnen zuſammengedrehet wird, ſo wie die Knaben zwey Segelgarne zu einer Peitſche zuſammendrehen. Fuchsjes werden hingegen nur zuſammengerollt.

KOCH.

Holl. Kok.
Dän. Kok.
Schw. Kock.
Engl. Cook.
Franz. Coq, cuiſinier.
Ital. Cuoco.
Span. Cocinero de navio.
Port. Cocinheiro do navio.

Derjenige, welcher auf Schiffen die Speiſen für die Beſatzung kocht und in Rationen vertheilt. Auf Kriegsſchiffen hat der Koch noch einen oder mehrere Gehülfen, welche die Kochsmaten oder Kochsgaſten genannt werden, auch einen oder mehrere Jungen, welche die Kochsjungen heiſſen. Auf Kauffahrern iſt einer von den Matroſen Koch.

KOCHSMATEN, KOCHSGASTEN.

Holl. Koks-maaten.
Dän. Koksmater.
Schw. Kocksmator.
Engl. Cooks-mates.
Franz. Aides du cuiſinier.
Ital. Ajutanti del cuoco.
Span. Ayudantes de cocina.
Port. Ajudantes da cocinha.

KOCHSPUMPE. ſ. Kochs-Pumpe.

Eine Planke KOCHEN. ſ. Eine Planke gahr machen.

KOCHFLOTT.

Holl. Stoove.
Dän. Stoven.

Schw. Baſpanna, Basback.
Engl. Stove.
Franz. Etufe à bordage.
Ital. Stufa da cuocere tavole.
Span. Eſtufa a cocer tablas.
Port. Eſtufa.

Ein langer viereckigter aus handdicken Planken zuſammengeſetzter Kaſten, der ſtark mit eiſernen Klammern verbunden iſt. Die obere Seite iſt offen und kann mit einem Deckel zugedeckt werden. In dieſen Kaſten werden die Planken gelegt und ganz mit Waſſer bedeckt, welches durch untergelegtes Feuer zum Kochen gebracht und darin erhalten wird, bis die Planken hinreichend biegſam ſind. Die Länge und Breite des Kaſtens iſt der Länge und Breite der Planken, die man verarbeitet, angemeſſen. Er ſteht auf mehrern ungefähr $1\frac{1}{2}$ Fuſs hohen Mauern, die an den Stellen, wo das Feuer untergelegt werden ſoll, etliche Fuſs von einander entfernt ſind, und daſelbſt wird die äuſſere Seite des Kaſtens mit Kupfer beſchlagen, damit er nicht durch das Feuer ſelbſt in Brand gerathe. Er befindet ſich auf einem Flott, damit er in einem Hafen von einem Ort zum andern gebracht werden kann. In Frankreich werden die Planken anch manchmal durch den Dunſt des ſiedenden Waſſers biegſam gemacht. Hiezu wird aber ein ganz dichter Kaſten erfordert, in den die Planken hineingeſchoben werden. An dem einen Ende deſſelben wird alsdann ein Keſſel mit Seewaſſer ſiedend gemacht und der Dunſt davon durch eine Röhre in den Kaſten geleitet. Das Kochen iſt aber bey weitem nicht ſo vortheilhaft für die Planken als das Brennen, weil ſie dadurch mürbe gemacht werden und allenthalben Spalten oder Ritzen bekommen. ſ. Brennen.

KOGGEN.

Der Name kleiner, vormals in Holland gebräuchlicher Fahrzeuge.

KOJEN.

Holl. Koojen.
Dän. Kojer.
Schw. Kojar.
Engl. Cabins.
Franz. Cabanes.
Ital. Camerini, letti.
Span. Camarotes.
Port. Camarotes.

So heiſſen die Schlafſtellen für das Schiffsvolk. Man findet ſie auf Kauffahrern vor und an den Seiten der Kajüte, letztere ſind für die Schiffsofficiere und erſtere für die Matroſen beſtimmt. Eine Koje hat ungefähr 6 Fuſs Länge, 2 bis 3 Fuſs Breite und 3 Fuſs Höhe, ſo daſs wenn etwas Bettzeug darinn liegt, der ganze Raum beynahe ausgefüllt iſt. Auf Kriegsſchiffen und groſſen Kauffahrern haben die Schiffsofficiere Kammern, wo ordentliche Rahmen oder Bettgeſtellen ſtehen, und die Matroſen ſchlafen in Hängematten.

Segel-KOJE.

Holl. Zeil-kaamer.
Dän. Sejl-Koje.
Schw. Segel-koy.
Engl. Sail-room.
Franz. Chambre aux voiles.
Ital. Camerotto delle vele.
Span. Camara de la velas.
Port. Camara das velas.

Eine Abtheilung im Schiff oder eine Kammer wo die vorräthigen Segel aufbewahrt werden. Bey Kauffahrern iſt ſolche gewöhnlich vor oder auch unter der Kajüte.

KOJE oder KOOT (auf Heringsbüſen).

Holl. Koot, Kooi.
Dän. Koye, Kahytte.
Schw. Koja, Koite.
Engl. Cabbin of a herring-buſs.
Franz. Chambre.
Ital. Camera.
Span. Camara.
Port. Camara.

Die Steuermannskammer oder kleine Kajüte.

KOILE. ſ. die Erklärung unter Kytos.

KOKER.

Holl. Koker.
Dän. Koger.
Schw. Koger.
Engl. Trunk, wooden pipe.
Franz. Tremue.
Ital. Tubo di legno, tramoggia.

Span. Caja ó canal de planchas.
Port. Canal de pranchadas.

Eine hölzerne Röhre, die entweder viereckigt, rund oder von anderer Geſtalt iſt. Um den Cylinder der Pumpen wird gewöhnlich eine viereckigte Röhre oder Koker gemacht, damit ſolcher ſo leicht keinen Schaden leide, zuweilen iſt er aber auch mit Tauen bekleidet, die man alsdann das Pumpenkleid nennt. Bey einer Baggermaſchine findet man in der Mitte derſelben einen weiten viereckigten Koker, der ganz durch den Boden geht und aus ſtarken dichtkalfateten Planken beſteht, und in welchem ſich die Räder zum Baggern bewegen (ſ. Baggermaſchiene). Auf Kameelen ſind ebenfalls mehrere durch den Boden gehende und dicht kalfatete Koker angeordnet, wodurch die Taue fahren, welche das Schiff in die Höhe lichten. ſ. Kameel. Auf Schiffen die keine Pisback haben, macht man auch wohl einen Koker, der von der Vor-Luke des obern Decks bis zu den Klüſen reicht. Durch dieſen fahren die Ankertaue und es wird dadurch verhindert, daſs das von den Tauen laufende Waſſer keine Leckaſche im Schiff verurſacht. Der Koker der tauben Jütte beſteht aus zwey Klampen, zwiſchen welche ſie geſetzt und befeſtigt wird, oder zwiſchen welchen auch die Scheibe läuft (Fig. 295 d d.). Unter Maſtenkoker verſteht man auf kleinen ofnen Fahrzeugen das Gehäuſe worin der Maſt ſteht. Es befindet ſich an der Maſt-Duft und iſt aus drey Brettern, die rechtwinklicht an einanderſtoſſen, zuſammengeſetzt. Nach hinten iſt es offen, damit man den Maſt niederlaſſen kann. Damit der Maſt aber, wenn er aufgerichtet iſt, hinten auch Haltung habe, ſo wird um denſelben ein halbrunder eiſerner Bügel gelegt, der auf der Duft an der einen Seite mit einer Krampe befeſtigt iſt und an der andern mit einem Splint oder Haken geſchloſſen werden kann.

KOKER der Maſten.

Holl. Koker van de maſt.
Dän. Maſt-Koger.
Schw. Maſt-koger.
Engl. A ſtep and partners peculiar to the maſts of ſome ſmall veſſels being open at the afterpart, ſo that the maſt may occaſionally be lowered over the ſtern.
Franz. Cornet de mât.
Ital. Mincia o ſcafa.

Ital.

Span. Mecha por el palo.
Port. Mecha.

ſ. die Erklärung unter Koker.

KOKER der Pumpe.

Holl. Koker of Beſchot-werk dar mee de pomp in't vierkant afgeſondert word.
Dän. Pompe-Koger.
Schw. Pump-koger.
Engl. Trunk or thin covering which caſes the ſhip's pump, in order to preſerve it.
Franz. Arche de pompe.
Ital. Tubo o caſſa che cuopre il corpo della tromba.
Span. Caja ó canal del cuerpo de la bomba.
Port. Canal de pranchadas por o corpo da bomba.

ſ. die Erklärung unter Koker.

KOKER der tauben Jütte.

Holl. Koker van de Jut.
Dän. Koger for Devitſen i Barcaſſen.
Schw. Däverts-koger.
Engl. David chock.
Franz. Montans du davied.
Ital. Scafa dell' arganello.
Span. Galapago.
Port. Cambotas da gabieta.

KOKER zu Karduſen. ſ. Karduskoker.

KOKERSCHRAUBE. ſ. Kokerſchraube.

KOKOSBAUM.

Holl. Kokosboom.
Dän. Kokostræ.
Schw. Cocos-träd.
Engl. Coco-tree.
Franz. Cocotier.
Ital. Albero del cocco.
Span. El coco.
Port. Coqueiro.

Dieſer in Indien allgemein bekannte Baum dient den Einwohnern daſelbſt zur Schiffahrt. Die Indianer machen von dieſem Holz ihre Fahrzeuge und von den Blättern die Segel, der Baſt der Kokosnüſſe dient zugleich zur Verfertigung der Ankertaue.

KOLDERGAT.

Holl. Koldergat, Brilgat, Tolgat.
Dän. Koldergat.
Schw. Koldergat.
Engl. Opening or hole in the deck for the whip-ſtaff.
Franz. Hulot.
Ital. Foro o apertura nella coperta per il baſtone della manovella del timone.
Span. Buraco ó ojo en la cubierta por onde pasa el pinzote.
Port. Buraco na cuberta por onde pasa o pinçote da cana do leme.

ſ. die Erklärung unter Kolderſtock.

KOLDERLUKE.

Holl. Kolderluik, Bogt boven de kolderſtok,
Dän. Kolderluge.
Schw. Kolderlucka.
Engl. Scuttle over the whip-ſtaff.
Franz. Dos d'âne.
Ital. Boccaporte o arco ſopra la coperta, per il baſtone della manovella del timone.
Span. Arco ó eſcotilla ſobre el pinzote.
Port. Arco ſobre o pinçote.

ſ. die Erklärung unter Kolderſtock.

KOLDERSTOCK.

Holl. Kolderſtok.
Dän. Kolderſtok.
Schw. Kolderſtock.
Engl. Whipſtaff.
Franz. Manuelle.
Ital. Baſtone della manovella del timone.
Span. Pinzote.
Port. Pinçote da cana do leme.

So hieſs eine vormals gebräuchliche Stange (Fig. 588.), die vermittelſt zweyer Augbolzen perpendiculair an das vordere Ende der Ruderpinne befeſtigt war, und womit die Ruderpinne bewegt wurde. Der Kolderſtock gieng

durch eine Oefnung oder durch ein Gat, welches das Koldergat hiefs, durch das oberſte Deck, und in dem Gat war eine Rolle oder ſogenannte Nuſs befindlich, wo er mitten durch fuhr, um deſto leichter bewegt zu werden. Will man die an der Backbord-Seite des Schiffs befindliche Ruderpinne nach der Steuerbords-Seite bringen, ſo dient der über dem Deck befindliche Theil des Kolderſtocks zum Heber, und man bewegt ſolchen nach der Backbord-Seite, bis der Kolderſtock auf und nieder oder ſenkrecht über der Ruderpinne ſteht, alsdann ſchiebt man ihn durch die Rolle nach der Steuerbord-Seite und er bringt folglich die daran befeſtigte Ruderpinne eben dahin. Die Figur 479 zeigt dieſes deutlicher, wo a der Kolderſtock, c c das Koldergat und b die Ruderpinne vorſtellt. Ueber dem Koldergat iſt auch eine Art Luke befindlich, welche die Kolderluke heiſst. Ungeachtet mit einem Kolderſtock leicht zu ſteuern iſt, ſo wird ſolcher doch bey ſchwerer See für die Steurer gefährlich, weil ſie von dem Schlag deſſelben getödtet werden können, wenn die Ruderpinne unvermuthet von einer Seite zur andern übergeht. Man gebraucht daher jetzt allgemein Rudertaljen, oder auch auf groſſen Schiffen ein Steuerrad.

KOLK. ſ. Kuhl oder Kolk.

KOLONNEN einer Kriegsflotte.

Holl. Kolonnen.
Dän. Colonner af en Orlogs-Flaade.
Schw. Colonnar.
Engl. Ranks of ſhips.
Franz. Colonnes.
Ital. Colonne d'una armata navale.
Span. Colunas.
Port. Columnas.

Wenn eine Flotte aus vielen Schiffen beſteht, ſo ſegeln ſie in mehrern Reihen oder Linien parallel neben einander, und dieſe Reihen werden ihre Kolonnen genannt. Sind ſolches z. B. drey Linien, ſo wird diejenige, welche dem Winde am nächſten iſt, die Luvwärts-Kolonne genannt, und diejenige welche am weiteſten davon entfernt iſt, oder ſich in Lee befindet, die Leewärts-Kolonne. Die dritte Reihe aber, welche zwiſchen dieſen beyden ſegelt, heiſst die mittelſte Kolonne. ſ. Marſch-Ordre.

KOLSCHWEIN, KOLSCHWINN, KOLSEM oder Saatholz.

Holl. Kolſem, Kolſwyn, Saad-hout.

Dän. Kiölſvin.
Schw. Kölſvin.
Engl. Kelſon.
Franz. Carlingue du fond du vaiſſeau.
Ital. Paramezzale.
Span. Carlinga, ſobre-quilla.
Port. Sobre-quilha.

Ein ſchwerer Balken der ſo wie der Kiel aus drey bis vier Stücken beſteht, die mit einander durch Langſcherben verbunden ſind. Das Kolſchwein (Fig. 347. k.) liegt in der Mitte auf allen Bauch- und Piekſtücken in der Richtung des Kiels und reicht gewöhnlich von der Knie des Vorſteven bis zur Knie des Hinterſteven. Ueber jedem Bauchſtück iſt das Kolſchwein anderthalb bis zwey Zoll eingeſchnitten, und durch eben dieſelben Bolzen mit den Bauchſtücken verbunden, welche dieſe an den Kiel heften. Die Verbolzung mit dem Kiel und den Bauchſtücken geſchieht gewöhnlich auf folgende Weiſe. Wenn das Bauchſtück und die Sitzer auf dem Kiel liegen, ſo wird ein Spann um das andere, eins durch das Bauchſtück, das andere durch die Sitzer mit dem Kiel verbolzt, ſo daſs Bauchſtück und Sitzer, welche in der Mitte der Bauchſtücke auf dem Kiel gegen einander treten, erſt Feſtigkeit auf dem Kiel erhalten, dann wird das Kollſchwein eingelegt und in den Spannen, in welchen Bauchſtück und Kiel vorhin verbolzt waren, werden die Bolzen nun durch das Kolſchwein und die Sitzers in den Kiel getrieben; in den Spannen aber, in denen vorhin die Bolzen durch die Sitzer in den Kiel geſchlagen waren, werden ſie nun durch Kolſchwein und Bauchſtück in den Kiel getrieben.

Das Kolſchwein gereicht einem Schiff zu auſſerordentlicher Feſtigkeit und dient die Bauch- und Piekſtücke mit dem Kiel zu verbinden. Die Räume zwiſchen dem Kiel und Kolſchwein, welche zwiſchen den Spannen bleiben, werden mit Kalben ausgefüllt. Queer über das Kolſchwein werden die Katſpuhren gelegt (ſ. Katſpuhren). Auf dem Kolſchwein ſteht der Fuſs der Maſten und der Stützen des untern Decks. Einige Schiffbauer haben zu mehrerer Feſtigkeit des Schiffs zwey neben einander liegende Kolſchweine vorgeſchlagen. Man ſehe ein mehreres unter Katzenrücken aufſtechen und Schiffbau.

KOMBAARS oder Kombehrs.

Holl. Kombaars.
Dän. Sengedekke.
Schw. Sängtäcke.

Engl.

Engl. Covering, coverlet.
Franz. Couverture de lit.
Ital. Coperta d'un letto.
Span. Frazada, manta, cobertor.
Port. Cuberta, cobertor.

ſ. die Erklärung unter Bultſäcke.

KOMBÜSE.

Holl. Kombuys.
Dän. Kabyſſen.
Schw. Cabbyſan.
Engl. Galley or cook-room of a ſhip.
Franz. Cuiſine.
Ital. Fogone, fuocone.
Span. Fogon.
Port. Cozinha.

Die Küche oder der Ort wo die Speiſen des Schiffsvolks gekocht werden Es iſt ſolche gewöhnlich eine bewegliche Maſchine, die entweder ganz von Eiſen oder auch von Kalk, Steinen und Eiſenwerk zuſammengeſetzt wird. Auf ſchwediſchen, engliſchen, ſpaniſchen, franzöſiſchen und holländiſchen Kriegsſchiffen iſt ſie unter der Back angebracht. Dicht bey der Kombüſe befindet ſich auf Kriegsſchiffen des Kapitains Küche, wo die Speiſen für die Kajüte zubereitet werden.

KOMMANDEUR (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Commandeur.
Dän. Kommandör.
Schw. Commendeur.
Engl. Maſter, captain, or commander.
Franz. Maitre, patron, capitaine.
Ital. Patrone.
Span. Meſtre ó capitan.
Port. Meſtre ou capitaõ.

So heiſst der Schiffer oder der Kapitain.

KOMMANDEUR einer Kanone.

Holl. Commandeur.
Dän. Kommandeur.
Schw. Commendeur.
Engl. Captain of a gun.
Franz. Chef de pièce.
Ital. Capo o capitano d'un cannone.

Span. Cabo del cañon.
Port. Cabo do canhaõ.

Derjenige welcher das Kommando bey einer Kanone hat und dieſelbe gegen den Feind richtet. ſ. Kanone. Auf holländiſchen Kriegsſchiffen iſt jede Batterie in drey Abtheilungen getheilt, in die Vorderſte, Mittelſte und Hinterſte, und jede derſelben ſteht unter der Direction eines Officiers. Da aber bey zwey Stücken nur ein Kommandeur geſtellt wird, ſo fügt man demſelben noch einen Vice-Kommandeur bey, ſo daſs jeder die Aufſicht über eine Kanone hat.

KOMPANJE. ſ. Kampanje.

KOMPAS oder See-Kompas. ſ. Seekompas.

Peil-KOMPAS.

Holl Peil-Kompas.
Dän. Pejl-Kompas, Azimut-Kompas.
Schw. Peil-Compaſs, Azimut-Compaſs.
Engl. An amplitude compaſs, azimuth compaſs.
Franz. Compas de variation, compas azimuthal.
Ital. Buſſola di variazione.
Span. Compas de variaçion.
Port. Buſſola de variaçaõ.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

Häng-KOMPAS, Kajütskompas.

Holl. Hang-Kompas, een verkeert Kompas.
Dän. Hængende Kompas, Kahyts-Kompas.
Schw. Hängande Compaſs, Kajuts-Compaſs.
Engl. A hanging compas.
Franz. Compas renverſé.
Ital. Buſſola di camera.
Span. Aguja de reves, aguja de camara.
Port. Buſſola de camara.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

Equinoctial-KOMPAS.

Holl. Aequinoctiaal-Kompas.
Dän. Equinoctial-Kompas.
Schw. Equinoctial-Compaſs.

Engl.

Engl. Equinoctial-compaſs.
Franz. Compas equinoctiale.
Ital. Buſſola equinoziale.
Span. Compas equinocial.
Port. Buſſola equinoccial.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

Steur-KOMPAS.

Holl. Zee-Kompas, Stuur-Kompas.
Dän. Styr-Kompas.
Schw. Styr-Compaſs.
Engl. A common ſeacompaſs.
Franz. Compas de route.
Ital. Buſſola nautica.
Span. Aguja nautica, aguja de marear, compas de mar.
Port. Buſſola ou compaſſo de marear.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

KOMPASNADEL.

Holl. Kompasnaald.
Dän. Kompas-Naal.
Schw. Compaſs-nål, magnet-nål.
Engl. Compaſs-needle.
Franz. Aiguille de bouſſole.
Ital. Ago o aguglia della buſſola.
Span. Aguja, brujula.
Port. Agulha de marear.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

Eine wallende oder unrecht zeigende KOMPASNADEL.

Holl. Een waalende naalde.
Dän. Misviſende Kompas.
Schw. Et compaſs ſom ej viſar rett.
Engl. A magnetical needle which has loſt it's virtue and is become erroneous and defective.
Franz. Aiguille affolée.
Ital. Aguglia vaſta.
Span. Aguja peſada, entorpecida.
Port. Agulha defeituoſa.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

KOMPASSCHEIBE.

Holl. Roos of Schyf van het Kompas.
Dän. Kompas-Roſe, Kompas-Skive.
Schw. Compaſskifvan.
Engl. The card or face of a ſea-compaſs.
Franz. Roſe.
Ital. Roſa.
Span. Roſa.
Port. Roſa.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

KOMPASSTRICH.

Holl. Kompas-Streek.
Dän. Kompas-Streg.
Schw. Compaſsſtrek.
Engl. Point of the compaſs.
Franz. Rumb de vent, air de vent.
Ital. Rumbo di vento.
Span. Rumbo.
Port. Rumbo.

ſ. die Erklärung unter Seekompas.

KONDWACHTER. ſ. Kundwächter.

KÖNIG.

Nennen die Kahnführer auf der Ober-Elbe den vorderſten Lienzieher.

Speck-KÖNIG (auf Grönlandsfahrern).

Holl. Spek-Konig.
Dän. Spek-Konge.
Schw. Speck-konung.

Einer der unerfahrenſten Matroſen, der ſich im Raum befindet und die Stücken Speck, ſo wie ſie durch das Flensgat fallen, bey Seite wirft oder wegräumet. Derſelbe hat auch einen Gehülfen, der die Speck-Königin genannt wird, bey ſich.

Speck-KÖNIGIN.

Holl. Spek-Koningin.
Dän. Spek-Konges Mat.
Schw. Speck-konungs mat.

ſ. die Erklärung unter Speck-König.

KÖNIGSGAT.

Holl. Konigsgat.

So heifst auf holländifchen Kriegsfchiffen ein Gat oder kleiner Platz unter der Konftapelkammer, dicht beym Piek, worin Ballaft, Kugeln oder ähnliche Dinge geworfen werden.

KONNOSSEMENT. f. Connoffement.

KONSTAPEL oder Ober-Konftapel eines Schiffs.

Holl. Konftaapel.
Dän. Archelie-Meftер, Ober-Canoneer.
Schw. Conftapel.
Engl. Gunner of a fhip of war.
Franz. Maitre canonier.
Ital. Maeftro cannoniere d'una nave.
Span. Artillero.
Port. Artilheiro do navio.

Der Officier welcher die Aufficht über alles, was zur Artillerie des Schiffs gehört, hat, und dem Chef oder den Oberofficieren Rechnung davon abftattet. Der Konftapel hat noch einen oder mehrere Gehülfen, welche die Konftapels-Maten genannt werden. Der erfte davon heifst der Unterkonftapel Auf die Konftapel folgen die Kommandeurs der Kanonen oder gemeinen Konftapel, f. Schiffs-Offiiciere und Kanone.

Unter-KONSTAPEL oder erfter Konftapelsmat.

Holl. Konftaapels-maat.
Dän. Under-Archelie-Meftер.
Schw. Conftapels-mat, archelie-mäftare.
Engl. Gunner's-mate.
Franz. Second-maître canonier.
Ital. Secondo-maeftro cannoniere, fotto cannoniere.
Span. Ayudante del artillero.
Port. Segundo artilheiro.

f. die Erklärung unter Konftapel.

KONSTAPELS-Kammer.

Holl. Konftaapels-kaamer.
Dän. Archelie eller Arkelie.
Schw. Archelie.

Engl. Gun-room.
Franz. Sainte-Barbe.
Ital. Santa Barbera.
Span. Santa Barbara.
Port. Praça de armas.

Die Kammer unter der groffen Kajüte wo der Konftapel feinen Wohnplatz hat und wofelbft jederzeit eine gewiffe Anzahl Karduſen, Pulverhörner und andere zum Dienſtl der Kanonen erforderliche Geräthfchaften fertig liegen. Die Konftapelkammer reicht vom Spiegel bis beynahe an den Befahnmaft. Sie ift auf Zweydeckern gewöhnlich fo lang, dafs an beyden Seiten zwey Stückpforten angebracht werden können, und in derfelben befindet fich die Luke, durch welche man in die Pulverkammer fteigt. Hinten find die beyden Pforten (Fig. 93 k k.) der Hinterftücken, auch fährt in derfelben die Ruderpinne. Auf holländifchen Kriegsfchiffen fchlafen in der Konftapelkammer nicht allein die beyden Konftapel fondern auch die Schreiber, der Ober- und Unter-Meifter oder Zimmermann, Adelburfchen und der Kommandeur der Soldaten, auch wohl einige andere Perfonen mehr, nachdem wie Platz da ift und wie es der kommandirende Officier anordnet.

KONSULAT. f. See-Konfulat.

KONTERADMIRAL oder Schout bey Nacht. f. Schout bey Nacht.

KONTERMARSCH.

Holl. Kontermarfch.
Dän. Contre-marche.
Schw. Contre marche.
Engl. Counter-march.
Franz. Contre-marche.
Ital. Contra-marcia.
Span. Contra-marcha.
Port. Contra-marcha.

Die Bewegung mehrerer Schiffe in einer Linie, welche nach einander in einem Punct wenden, abfallen oder anluven, fo dafs fie fich nachher wieder in einer Linie befinden. Es ift diefes das erfte und leichteſte von allen Schiffs-Manoeuvres.

KONTOI. f. Conti

KONVOY oder KONVOYE. f. Convoy.

KOOT (auf Heringsbüſen). ſ. Koje.

KOPAI. *Lat.* remi.

So hieſſen bey den Griechen die Riemen. Sie haben dieſe Benennungen von einem gewiſſen *Copas*, der ſie erfunden haben ſoll. Das Blatt oder der untere breite Theil, der gemeiniglich mit Eiſen überzogen war, hieſs *plate*, *Lat.* palmula oder tonſa. Es gab mehrere Reihen von Riemen, die ſtuffenweiſe über einander lagen. Die Riemen in der unterſten Reihe waren kürzer als die übrigen und hieſſen *thalamiai* oder *thalamidiai*, die in der mittelſten Reihe hieſſen *zygiai* und in der oberſten *thranetikai* und *thranitides*. Sie waren die längſten, weil ſie vom Waſſer am weiteſten abſtanden. Damit auch die Riemen von den Rojern deſto beſſer und leichter regiert werden mögten, ſo pflegten die Handhaben derſelben mit Bley bedeckt zu werden, welches dazu diente, daſs der untere Theil nicht über den obern Theil das Uebergewicht haben konnte.

KOPELATOI. ſ. Eretoi.

KOPERA.

So hieſſen die Kriegsſchiffe bey den Griechen.

KOPF.

Holl. Hoofd, kop.
Dän. Hoved.
Schw. Hufvud.
Engl. Head.
Franz. Tête.
Ital. Teſta.
Span. Cabeza.
Port. Cabeça.

Heiſst überhaupt das obere Ende eines aufgerichteten Stückes, z. B. des Steuers, der Steven &c. Die Köpfe der Planken ſind die Enden der Planken.

KOPF oder Köppels des Gangſpills.

Holl. Kop van de Spil.
Dän. Spil-Hoved.
Schw. Gångſpels-hufvud.
Engl. Drum-head of a capſtern.
Franz. La tête du cabeſtan.
Ital. Teſta dell' argano.

Span. Cabeza del cabreſtante.
Port. Cabeça do cabreſtante.

ſ. die Erklärung unter Gangſpill.

KOPF der Kanone. ſ. Kanone No. 18.

Das Schiff hat einen breiten KOPF.

Holl. Het ſchip heeft een breede Boog of Kop.
Dän. Skibet har en breed Boug.
Schw. Skeppet har en tvärbog.
Engl. A bluff bowed ſhip.
Franz. Vaiſſeau qui a l'avant joufflu ou renflé.
Ital. Nave di prua rotonda o piena.
Span. Navio muy lleno de proa.
Port. Navio muito cheio de proa.

Das Schiff iſt im Vordertheil oder im Bug ſehr breit.

KOPFBOLZEN. ſ. Kopf-Bolzen.

KOPFFRIESEN der Kanone. ſ. Kanone No. 19.

KOPPEL-Cours. ſ. Cours.

KORAX. ſ. Corvus.

KORDEN oder Bänder einer Kanone. ſ. Kanone No. 7. 16. 17.

KOREKORE. ſ. Karakor.

KORKBOYE. ſ. Boye und Anker No. 20.

KORONIDES. ſ. Akronea.

KORVEN.

Holl. Korven.
Dän. Bundſtokker, Knæer af en Pramme.
Schw. Bottenſtockar af en pråm.
Engl. Floor timbers of a boat.
Franz. Lieures ou genoux.
Ital. Matere d'un battello.
Span. Varengas de un batel.
Port. Cavernas de hum batel.

Die Spannen oder Inhölzer auf kleinen Fahrzeugen.

KORVETTE.

Holl. Korvette.
Dän. Korvette, et Slags-Fartöy.
Schw. Corvette, beväpnat fartyg.
Engl. Sloop of war.
Franz. Corvette.
Ital. Corvetta.
Span. Corveta.
Port. Corveta.

Hierunter verſtehen inſonderheit die Franzoſen jedes wohlbeſegelte und zum Kriege ausgerüſtete Schiff, welches weniger als 20 Kanonen führt. Es dient hauptſächlich Ordres von einem Ort zum andern zu bringen.

KOT.

Holl. Kot.
Dän. Piggen af et Skib.
Schw. Durk.
Engl. Run.
Franz. Les aîles ou extré mités de la cale.
Ital. Gavone di poppa.
Span. Las extremidades de la bodega.
Port. As extremidades do porão.

So wird zuweilen der Piek oder eine andere Abtheilung im Raum genannt, wo Taue liegen.

KOTHONES.

Hieſſen bey den Griechen künſtliche Häfen.

KOVEINNAGEL, KOVILIENAGEL.

Holl. Karvielhouten, Karvielnaagels.
Dän. Kofil-Nagle.
Schw. Koffernagel.
Engl. Turned pins to belay ropes.
Franz. Cabillots, chevillots.
Ital. Caviglie, cucinelli.
Span. Cabillas, eſtantes (Cazonetes. Fig. 154.).
Port. Malaguetas.

Hölzerne Nägel (Fig. 167. a a.) oder Pinnen, die zur Belegung des Tauwerks dienen, theils ſitzen ſie in einer Nagelbank b b, die queer über die untern Wandtauen oder an andern Stellen des Schiffs befeſtigt iſt, theils aber auch in den Maſtklampen (Fig. 483.).

Einige Koveinnägel haben auch die Geſtalt der Fig. 154, um die Mitte derſelben wird ein Tau geſtroppt, vermittelſt welches ſie an die Bramſahlingen oder auch an die Eſelshäupter der Marſſen befeſtigt werden, um daran die Toppenants der Marsſegel zu knebeln, wenn die Bramſegel, denen dieſe Toppenanuts zu Schoten dienen, geſtrichen ſind. Jetzt haben die Bramſegel gewöhnlich ihre beſondern Schoten. ſ. Ohrliets-Block und Eſelsohren.

KRAAK. ſ. Karake.

KRABBEN, abkrabben.

Holl. Krabben, afkrabben.
Dän. Liniere eller krabbe Tömmer efter Snorer.
Schw. Liniera eller rispa efter mallar.
Engl. To race timber with a racing knife, or lay it out by a line.
Franz. Enligner le bois avec une regle.
Ital. Delineare o ſegnare il legno di coſtruzzione.
Span. Tirar a cordel.
Port. Alinhar.

Das Holz nach einer Mall oder einem Reh liniiren oder abzeichnen, umes darnach behauen zu können. Das Abkrabben geſchieht, indem man die Mall auf das Holz legt und den Belauf derſelben mit Kreide, Röthel oder auch vermittelſt eines Krabpaſſers darauf abzeichnet.

KRABBER oder Krabpaſſer.

Holl. Krabber, Krabpaſſer, Rits-yzer.
Dän. Krabpaſſer.
Schw. Riſp-järn.
Engl. Racing-knife.
Franz. Roinette, rouane.
Ital. Graffietto o compaſſo con gancj per diſegnare il legno.
Span. Compaſſo con ganchos.
Port. Compaſſo com ganchos, arruela.

Ein Zirkel mit ſpitzen Haken, vermittelſt welches man Linien oder Striche nach einer aufgelegten Mall in das Holz kratzt, um ſolches darnach behauen zu können.

KRABBER des Boots. ſ. Bootskrabber.

KRABBESCHUTE.

Der Name eines vormals in Holland gebräuchlichen kleinen Fahrzeugs.

KRACHEN. ſ. Kraken.

KRAGEN des Stags.

Holl. Stag-Kraag.
Dän. Stag-Brog, Stag-Strop.
Schw. Stag-ſtropp.
Engl. Collar of a ſtay.
Franz. Collier d'étai.
Ital. Gazza o collare di ſtrallo.
Span. Gaza de la bigota del Eſtay.
Port. Alſa.

So heiſst ein ſchwerer Strop oder Auge, womit der untere Theil des Stags feſtgelegt wird. Der Kragen iſt eben ſo dick als das Stag ſelbſt. Bey dem groſſen Stag beſteht er eigentlich aus einem Brohk (Fig. 511. e e e.), der um die verkehrte Knie im Galjon liegt und den Fockmaſt kreuzweiſe umſchlieſst (Fig. 236. d d.). Die Kragen der übrigen Stagen beſtehen aus einem Strop, der theils um den Fuſs der Maſten und Stengen, theils um das Bugſpriet (Fig. 236. u u.) liegt. ſ. ein mehreres unter Stag.

Segeltuchs-KRAGEN der Maſten und Pumpen.

Holl. Maſt-Kraagen, Pomp-Kraagen.
Dän. Maſte-Kraver, Pompe-Kraver.
Schw. Maſt- och pump-kragar.
Engl. Coats of the maſts.
Franz. Brayes des mâts.
Ital. Cappe degli alberi.
Span. Capas de los palos.
Port Capas dos maſtros.

So heiſſen die Stücke von getheertem Segeltuch oder Preſenning (Fig. 530. a a.), die an den Stellen, wo der Maſt in das Deck fährt, um den Maſt und auf das Deck geſpikert ſind. Sie dienen dazu, daſs das Waſſer nicht durch die Fiſchen in das Schiff dringe Zu mehrerer Sicherheit ſpikert man aber vorher einen breiten runden oder achteckigten hölzernen Reif um den Maſt, und auf das Deck um den Fiſch einen ſchmalern Reif oder auch Leiſten, über welche der um den Maſt befeſtigte Reif liegt und bey

Bewegung des Maſts ſpielen kann, weswegen man ſolchen einen Spiel-Kragen oder Wandel-Kragen nennt. Ueber denſelben wird alsdann ein doppelter Kragen von Segeltuch geſpikert. Statt eines hölzernen Spielkragens ſpikern auch einige einen Leguan oder Kranz von Tauen um den Rand des Fiſches.

Spiel-KRAGEN oder Wandel-KRAGEN der maſten.

Holl. Speel-luik, luikje om de maſt.
Dän. Maſte-Kraver af Træ.
Schw. Maſt-kragar af trä.
Engl. Wooden coats of the maſts under the tarred canvas coats.
Franz. Ecoutilles de mâts.
Ital. Chiavi degli alberi.
Span. Olmadas del palo.
Port. Paos ſobre as ennoras, ou capa dos maſtros.

ſ. die vorhergehende Erklärung.

KRAHN, Drehkrahn.

Holl. Kraan.
Dän. En Krane.
Schw. Kran.
Engl. Crane.
Franz. Gruau.
Ital. Grua.
Span. Grua.
Port. Guindaſte.

Eine bekannte am Ufer ſtehende Maſchine, deren man ſich in Häfen bey den Schiffen bedient, um ſchwere Laſten aus- und einzunehmen. Sie beſteht aus einem Hebel, an den die Kraft bald durch ein oder mehrere Tritträder, bald auf andere Art angebracht wird. Man bedient ſich eines Krahns die Maſten einzuſetzen. ſ. Maſt und Maſtenkrahn.

Maſten-KRAHN. ſ. Maſtenkrahn.

KRAHN oder KRAHNBALKEN. ſ. Krahn-Balken.

Den Anker vor den KRAHN hieſſen oder winden. ſ. Anker No. 87.

Der Anker hängt unter dem KRAHN. ſ. Anker No. 77.

Etwas KRAHNBALKSWEISE ſehen.

Holl. Kraanbalkswyze zien.
Dän. See eller obſervere et Skib Kranbjelksviis.
Schw. Obſervera et ſkepp kranbalksvis.
Engl. To diſcover or ſee an object in the direction of the cat-head.
Franz. Decouvrir un object dans la direction du boſſoir.
Ital. Vedere un oggetto nella direzzione della grua
Span. Obſervar algo en la direccion de la ſerviola.
Port. Obſervar na direcçaõ do turco.

Etwas vom Schiff in der Richtung ſehen, wo der Krahnbalken hinzeigt, das iſt nicht gerade von vorne und auch nicht gerade von der Seite, ſondern zwiſchen dieſen beyden Richtungen. Die gewöhnlichſte Art, die Lage eines Gegenſtandes auf Schiffen zu unterſcheiden, iſt gerade von vorne, krahnbalksweiſe, recht von der Seite, backſtagsweiſe und recht von hinten.

KRAHNKASTEN.

Holl. Kraankasje.
Dän. En liten Krane at trække vand paa Skibet.
Schw. En liten kran at draga vatn.
Engl. Small crane uſed on board of a ſhip to draw water.
Franz. Petite grue à tirer de l'eau.
Ital. Una piccola grua per tirare acqua.
Span. Una pequeña grua parar tirar agua a bordo del navio.
Port. Pequeno guindaſte para tirar agua.

Ein Kaſten mit einem Krahn an der Steuerbordſeite des Schiffs, um vermittelſt deſſelben Waſſer zu ziehen. Man bedient ſich auch der Schlagpütſen zum Waſſerſchöpfen.

KRAHNSÄGE. ſ. Krahn-Säge.

KRAIER.

Holl. Kraaier.
Dän. Krejert eller Kræjert.

Schw. Kreyare.
Engl. Craier, veſſel of the baltic ſea.
Franz. Craier.
Ital. Baſtimento del mare baltico.
Span. Cierto barco del mar baltico.
Port. Barco do mar baltico.

Ein in der Oſt-See gebräuchliches dreymaſtiges Schiff mit Polaker Takelaſche (Fig. 478). Es führt übrigens Raaſegel und Stagſegel, ſo wie ſolche auf dreymaſtigen Schiffen gebräuchlich ſind.

KRAKEN.

Holl. Kraaken.
Dän. Knage.
Schw. Knaka.
Engl. To crack.
Franz. Craquer.
Ital. Scoppiare.
Span. Chirriar.
Port. Crepitar, eſtalar.

Das niederdeutſche Wort für krachen. Der Maſt oder die Raa krakt, wenn ſolche eine Borſte bekömmt.

KRAMPE.

Holl. Kram.
Dän. Krampe.
Schw. Krampa.
Engl. Cramp iron or ſtaple.
Franz. Crampe.
Ital. Crampa.
Span. Crampon.
Port. Tiſoura.

Ein Eiſen welches die Geſtalt eines U hat (Fig. 609.), die beyden Enden ſind ſpitz und werden an verſchiedenen Stellen des Schiffs in irgend ein Holz geſchlagen, um etwas gegen den Bord befeſtigen zu können.

KRÄNGEN. ſ. Krengen.

KRANKENBACK. ſ. Kranken-Back.

KRANZ oder Krans.

Holl. Krans.
Dän. Krands.

Schw. Krants.
Engl. Fenders of old cable or puddenings.
Franz. Cordes de defenſe, colliers de defenſe.
Ital. Sponſature.
Span. Defenſas redondas de cabo (*Kranſen zu den Kugeln*, ronadas).
Port. Defenſas redondas de cabo.

Ein kurzes Tau, deſſen beyde Enden zuſammengeſpliſst ſind, ſo daſs es die Geſtalt eines Ringes oder Kranzes hat. Ein ſolcher Kranz wird zuerſt um den Top der Maſten gelegt und dient den Flechtingen zur Unterlage. Man hängt auch dieſe Kränze oder Kranſen an die äuſſern Seiten der Böte und Schlupen (Fig. 295. a), damit ſie nicht durch Anſtoſſen beſchädigt werden. Zuweilen nimmt man dazu auch nur kurze Enden von dicken Tauen (Fig. 295. b b.), die alsdann Würſte oder Wurſten genannt werden. Auf gröſſern Fahrzeugen bedient man ſich der Wreifhölzer.

Auf Kriegsſchiffen findet man auch wohl auf das Deck geſpikerte Kränze oder Kranſen von Tauen, worin Kugeln liegen.

Ein KRAPP geſchlagenes Tau.

Holl. Een krap geſlagen Touw.
Dän. Et meget drejet Toug.
Schw. Et ſtyft ſlagit tåg.
Engl. A rope too hard twiſted.
Franz. Cordage qui a trop de tors.
Ital. Un capo troppo torto.
Span. Un cabo troppo torcido.
Port. Hum cabo troppo torcido.

Ein ſtark gedrehetes Tau, welches leicht Kinken formirt und eher zum Brechen geneigt iſt als ein anderes. ſ. Anſcheeren.

KRAPPASSER. ſ. Krabber oder Krabpaſſer.

KRATZER der Kanone. ſ. Kugelzieher.

KRATZHEDE. ſ. die Erklärung unter Hanf.

KRAUT. ſ. Pulver.

KRAUTFASS. ſ. Pulverfaſs.

KRAUTHORN. ſ. Pulverhorn.

KRAUTKAMMER. ſ. Pulverkammer.

KRAUTLATERNE. ſ. Kraut-Laterne.

KRAUTLÖFFEL. ſ. Löffel der Kanone.

KREEK. ſ. Schlupf-Hafen.

KREIER. ſ. Kraier.

KRENGEN oder Krängen.

Holl. Krengen.
Dän. Krænge.
Schw. Kränga.
Engl. To heel.
Franz. Donner à la bande.
Ital. Dar alla banda.
Span. Dar a la banda, tumbar.
Port. Dar a banda.

Das Schiff krenget, wenn es vom Winde auf die Seite gelegt wird, und ſolches geſchiehet, wenn man bey dem Winde oder mit halben Winde ſegelt. Die ſtärkſte Krängung iſt eine Neigung von 10 Grad, bey welcher die Kanonen noch bedient werden können, und unter Krängungslinien verſtehet man die gerade Linie auf einem Spannriſs, die anzeigt, welcher Theil des Schiffs ſich bey der ſtärkſten Krängung unter dem Waſſer befindet. Krängt das Schiff mehr als 10 Grad, ſo hört der Dienſt der Kanonen auf.

KREUK. ſ. Kink.

KREUZ des Ankers. ſ. Ankerkreuz.

Die Raaen ins KREUZ braſſen. ſ. Braſſen.

KREUZ in den Ankertauen.

Holl. Kruis.
Dän. Kryds.
Schw. Kors.
Engl. Thurn.
Franz. Demi tour.
Ital. Mezza volta.
Span. Media buelta, cruz.
Port. Meia volta.

ſ. die Erklärung unter Anker No. 99.

Die KREUZE eines Gradboogs oder Jakobsſtabs.

Holl. Kruiſen van een graadſtok.
Dän. Krydſer af en Gradſtok.
Schw. Brickor eller kryſs.
Engl. Croſſes or vanes of a foreſtaff.
Franz. Curſeurs, marteaux.
Ital. Martelli della baleſtriglia.
Span. Sajita y corredera de la baleſtilla.
Port. Soalhas.

ſ. die Erklärung unter Jakobsſtab.

KREUZBETING. ſ. Kreuz-Beting.

KREUZBINDSEL. ſ. Kreuz-Bindſel.

KREUZBRAMSEGEL oder Gretchen vom Deich. ſ. Kreuzbram-Segel.

KREUZBRAMSTENGE. ſ. Kreuzbram-Stenge.

KREUZEN, ein Bindſel, die Bugſprietwuhling, die Parten eines Takels &c. oder eine Kreuzung machen.

Holl. Kruiſen, een bindſel kruiſen.
Dän. Krydſe Tougene.
Schw. Kryſſa.
Engl. To ſeize any complication of ropes with a ſeizing or ſmall rope.
Franz. Genoper, brider.
Ital. Strangulare.
Span. Trincafiar, cruzar.
Port. Cruzar.

Heiſst über mehrere parallel neben einander ſtehende Parten eines Taues rechwinklicht ein Bindſel legen und dieſe Parten damit zuſammen ziehen, damit ſie ſteifer und feſter werden Auf ſolche Weiſe kreuzt man die Bugſprietwuhling (Fig. 235. s s), die Taljereeps der Wandtauen, die Parten eines Takels und die Bindſel ſelbſt. ſ. Kreuz-Bindſel. Die Parten eines Takels werden nicht allein in der Abſicht gekreuzt, um ſie ſteifer zu ſetzen, ſondern auch um zu verhindern, daſs das Takel nicht aus einander fahre, wenn etwa einer von den Parten brechen ſollte.

KREUZEN in der See.

Holl. Op zee kruiſſen.
Dän. Krydſe i Söen.
Schw. Kryſſa.
Engl. To cruize at ſea.
Franz. Croiſer.
Ital. Cruciare nel mare.
Span. Cruzar en el mar.
Port. Cruzar o mar.

Sich eine Zeitlang auf einer Höhe oder auf einer gewiſſen Seeſtrecke aufhalten, um feindliche Schiffe oder Kaper aufzufangen, Flotten zu recognoſciren, auf andere Schiffe zu warten oder auch anderer Urſachen wegen. Die Schiffe, welche hiezu beſtimmt ſind, werden Kreuzer genannt und führen gewöhnlich nur ein leichtes Segel, zuweilen verſteht man unter kreuzen auch blos lavieren.

KREUZER.

Holl. Kruiſſer.
Dän. En Krydſer.
Schw. Kryſſare.
Engl. Cruizer.
Franz. Vaiſſeau croiſeur, vaiſſeau en croiſière.
Ital. Cruciatore.
Span. Cruzadero.
Port. Navio que anda cruzando o mar.

Ein Kriegsſchiff welches zum Kreuzen beſtimmt iſt. Man verſteht auch zuweilen einen Kaper darunter.

KREUZHOLZ.

Holl. Kruishout.
Dän. Krydsholt
Schw. Kryſshult.
Engl Kevel.
Franz. Taquet à oreilles, taquet de tournage, taquet à coeur.
Ital. Caſtagnuola.
Span. Cornamuſa.
Port. Eſcoteira da amurada.

Ein Holz, welches aus vier Stücken zuſammengeſetzt iſt und zur Belegung des Tauwerks dient. Es beſteht aus einem Klamp (Fig. 183. a a.) der

der gegen den Bord des Schiffs genagelt wird und in welchen die Füſſe zweyer aufrechtſtehender Klampen eingelaſſen ſind, deren Köpfe Hörner c. c. haben, die eigentlich zur Belegung des Tauwerks dienen. Dieſe aufrecht ſtehenden Klampen gehen noch durch ein anderes Queerholz b b, das ebenfalls gegen den Bord genagelt wird. Die Kreuzhölzer dienen gewöhnlich zur Belegung der groſſen und der Fockſchoten.

KREUZKLAMP. ſ. Kreuz-Klamp.

KREUZKNOPF. ſ. Kreuz-Knopf.

KREUZMARS. ſ. Kreuz-Mars.

KREUZPFORTEN. ſ. Pforten der Konſtapelkammer.

KREUZRAA. ſ. Kreuz-Raa.

KREUZREEFEN. ſ. Kreuz-Reefen.

KREUZSEGEL. ſ. Kreuz-Segel.

KREUZSTENGE. ſ. Kreuz-Stenge.

KREUZSTENGENSTAG. ſ. Kreuzſtengen-Stag.

KREUZSTENGENSTAGSEGEL. ſ. Kreuzſtengenſtag-Segel.

KREUZTOP. ſ. Kreuz-Top.

Eine KREUZUNG machen. ſ. Ein Tauwerk kreuzen.

KRIECH des Schiffs. ſ. Schaft des Schiffs.

KRIEGSRATH. ſ. Kriegs-Rath.

KRIMPEN, der Wind krimpt. ſ. Aufkrimpen.

KROMMER. ſ. Krummer.

KRONE oder Hakenkopf (beym Reepſchläger).

Holl. Kroon.
Dän. Krone.
Schw. Krona.
Engl. Crown.
Franz. Croiſille.
Ital. Ghindone.
Span. Cabeza de la rueda con las muletas.
Port. Cabeça da roda.

Ein Gehäuſe (Fig. 409. ff.) vor welchem die Haken ſtehen, mit denen vermittelſt des Rades die Faden oder Garne geſponnen werden. Es befindet ſich nämlich auf dem Geſtelle des Rades und beſteht aus zwey nach einem Bogen gerundeten und einige Zoll von einander entfernten aber doch vereinigten ſenkrechten Hölzern. Auf der Stirne dieſer Krone ſind in gleicher Entfernung verſchiedene Pfannen und in jeder liegt ein eiſerner Haken. Dieſer hat zwey Theile, eine eiſerne Spille die an dem vordern Ende wie ein Haken gekrümmt iſt; und eine hölzerne Rolle, die in der Mitte der Spille befeſtigt iſt und die beym Gebrauch zwiſchen den beyden Hölzern des Hakenkopfs zu liegen kömmt. Eine Schnur verknüpft das Rad mit den Rollen der Haken und blos die Schnur hält die Rollen und zugleich ihre Haken in ihren Pfannen auf dem Hakenkopf feſt. Da ſich aber die Schnur nach Beſchaffenheit der Witterung ausdehnet oder verkürzet, ſo kann der Hakenkopf vermittelſt ſeiner Zapfen ſenkrecht hinauf und hinab geſchoben und mit einem hölzernen Keil in den Zapfenlöchern befeſtigt werden. Hiedurch wird die Schnur nach Gefallen geſpannt. Je gröſſer der Faden iſt, der geſponnen werden ſoll, je ſtärker müſſen auch die Haken ſeyn.

KROOS, Tang oder Wihr.

Holl. Kroos, Zee-wier, Zee-ruy.
Dän. Tang, Tare.
Schw. Täng, Häter, Klotång.
Engl. Sea-weeds, ſea-wear, ſea-wrack, ſea-thongs.
Franz. Goesmon, ſart, varech, vrac.
Ital. Alga marina.
Span. Sargaſſo.
Port. Sargaço.

So heiſſen verſchiedene Arten Seegewächſe. Kroos iſt eigentlich das Tang oder Wihr, gehört aber zur Familie der After-Mooſe. In Oſtfriesland dient es zur Bekleidung der Deiche und in Schweden zur Bedeckung der Häuſer.

KROPF des Schiffs. ſ. Bug des Schiffs.

KROPFWRANGEN. ſ. Bugbanden.

KRÜCKE eines Schleifſteins. ſ. Dreher.

KRUMEN oder Krömels vom Brod oder Zwieback.

Holl. Kruimelingen.
Dän. Stödte Skofter af Skibstvebak.
Schw. Små ſtycken af ſönderbrutna ſkorpor.

Engl.

Engl. Bred duft.
Franz. Maſſemorre, Machemoure.
Ital. Maſſamurro.
Span. Maſamorra.
Port. Maſſamorda.

Der Staub oder Graus vom Zwieback. In Frankreich darf nach einer Verordnung alles Brod, was die Gröſſe einer Haſelnuſs hat, noch nicht zu den Krumen gerechnet werden, ſondern wird mit unter das Schiffsvolk vertheilt.

KRUMHAUE (beym Kahnbauer) ſ. Hohldeiſſel.

KRUMHOLZ oder Krummer.

Holl. Kromhout, Krommer.
Dän. Krumholt.
Schw. Krumhult.
Engl. Compaſs-timber.
Franz. Bois courbans, bois tort.
Ital. Legno di volta.
Span. Palos de buelta.
Port. Páo curvo.

Alles Holz welches nach beſondern Krümmungen gewachſen und beym Schiffbau zu Inhölzern, Knien, Balken, Piekſtücken &c. anwendbar iſt.

KRUMPELDUCHT oder Krüppelducht. ſ. Krumpel-Ducht.

KRUMSTEVEN.

Der Name eines vormals gebräuchlichen Fahrzeugs in Holland.

KRÜPPELSPILL. ſ. Krüppel-Spill.

KUBAI.

Der Name eines japaneſiſchen Fahrzeugs.

KUBETEL. ſ. Hart-Betel.

KUBIKFUSS. ſ. Kubik-Fuſs.

KUCKUCK. ſ. Kukuk.

KUFF oder KUFF-SCHIFF.

Holl Kuf.
Dän. Kuf-Skib.
Schw. Kuf.
Engl. A ſort of dutch veſſel.
Franz. Sorte de bâtiment de charge de Hollande.
Ital. Sapata.
Span. Barço hollandes que lleva dos palos.
Port. Fandarga, gangorra.

Ein bey den Holländern, Dänen und Schweden ſtark gebräuchliches Fahrzeug (Fig. 287.). Es hat einen groſſen und einen Beſahnmaſt, der aber im Deck ſteht und nicht auf einem Heck, wie auf Schmacken gebräuchlich. Jeder dieſer Maſten führt ein Sprietſegel mit Bonnetten und auch ein Topſegel. Vorne hat es gewöhnlich eine Stagfock, Klüfock und ein Jager. Die Kuffen haben auch zuweilen Schwerdter an den Seiten.

KUGEL.

Holl. Kogel.
Dän. Kugle, Stykkugle.
Schw. Kula.
Engl. Bullet.
Franz. Boulet.
Ital. Palla.
Span. Bala.
Port. Bala.

Die Kanonen, deren man ſich auf der See bedien, ſind von verſchiedener Schwere. Man hat 48 pfündige bis $\frac{1}{4}$ pfündige, allein diejenigen, welche unter 2 Pfund wägen, werden blos zum Traubagel der aus ſchweren Stücken geſchoſſen wird, gebraucht.

Gewöhnlich bedient man ſich einfacher Kugeln, deren Durchmeſſer oder Kaliber etliche Linien weniger iſt als der Kaliber der Kanone (ſ. Spielrum). Die Kugeln des ſchweren Geſchützes ſind von Eiſen, weil das Bley wegen ſeiner weichn Beſtandtheile manchmal eine andere Geſtalt annimmt, wodurch die Bahn der Kugel verändert und das Ziel verfehlt wird. Steinerne Kugeln ſind gänzlich abgeſchaft, weil ſie theurer zu ſtehe kommen als die eiſernen. Die guten Eigenſchften der Kugeln beſtehen hauptſächlich darin, da ſie vollkommen rund ſind und keine Gallen ud Gruben haben (denn je runder die Kugel iſt, je ſicherer geht der Schuſs), auch in der Mündg allenthalben ſchlieſſen, aber dabey auch leicht herausrollen. Ferner müſſen ſie platt ſeyn und on dem ſogenannten Bart, der von der Form hgeblieben, gereinigt werden, weil das Pulver uf einen glatten und reinen Körper ſtarker wir als auf einen rauhen und unreinen.

In den vrigen Zeiten ſchoſs man auch aus den Kanone 1) Kettenkugeln. Sie beſtanden entweder au 2 halben hohlen eiſernen Kugeln, welche mit ner 3 bis 4 Fuſs langen Kette, ſo man hineinlen konnte, zuſammen verbunden wurden: Od man verband zwey ganze Kugeln (Fig. 316 durch eine dergleichen Kette mit ein-

der gegen den Bord des Schiffs genagelt wird und in welchen die Füſſe zweyer aufrechtſtehender Klampen eingelaſſen ſind, deren Köpfe Hörner c. c. haben, die eigentlich zur Belegung des Tauwerks dienen. Dieſe aufrecht ſtehenden Klampen gehen noch durch ein anderes Queerholz b b, das ebenfalls gegen den Bord genagelt wird. Die Kreuzhölzer dienen gewöhnlich zur Belegung der groſſen und der Fockſchoten.

KREUZKLAMP. ſ. Kreuz-Klamp.

KREUZKNOPF. ſ. Kreuz-Knopf.

KREUZMARS. ſ. Kreuz-Mars.

KREUZPFORTEN. ſ. Pforten der Konſtapelkammer.

KREUZRAA. ſ. Kreuz-Raa.

KREUZREEFEN. ſ. Kreuz-Reefen.

KREUZSEGEL. ſ. Kreuz-Segel.

KREUZSTENGE. ſ. Kreuz-Stenge.

KREUZSTENGENSTAG. ſ. Kreuzſtengen-Stag.

KREUZSTENGENSTAGSEGEL. ſ. Kreuzſtengenſtag-Segel.

KREUZTOP. ſ. Kreuz-Top.

Eine KREUZUNG machen. ſ. Ein Tauwerk kreuzen.

KRIECH des Schiffs. ſ. Schaft des Schiffs.

KRIEGSRATH. ſ. Kriegs-Rath.

KRIMPEN, der Wind krimpt. ſ. Aufkrimpen.

KROMMER. ſ. Krummer.

KRONE oder Hakenkopf (beym Reepſchläger).

Holl. Kroon.
Dän. Krone.
Schw. Krona.
Engl. Crown.
Franz. Croiſille.
Ital. Ghindone.
Span. Cabeza de la rueda con las muletas.
Port. Cabeça da roda.

Ein Gehäuſe (Fig. 409. ff.) vor welchem die Haken ſtehen, mit denen vermittelſt des Rades die Faden oder Garne geſponnen werden. Es befindet ſich nämlich auf dem Geſtelle des Rades und beſteht aus zwey nach einem Bogen gerundeten und einige Zoll von einander entfernten aber doch vereinigten ſenkrechten Hölzern. Auf der Stirne dieſer Krone ſind in gleicher Entfernung verſchiedene Pfannen und in jeder liegt ein eiſerner Haken. Dieſer hat zwey Theile, eine eiſerne Spille die an dem vordern Ende wie ein Haken gekrümmt iſt; und eine hölzerne Rolle, die in der Mitte der Spille befeſtigt iſt und die beym Gebrauch zwiſchen den beyden Hölzern des Hakenkopfs zu liegen kömmt. Eine Schnur verknüpft das Rad mit den Rollen der Haken und blos die Schnur hält die Rollen und zugleich ihre Haken in ihren Pfannen auf dem Hakenkopf feſt. Da ſich aber die Schnur nach Beſchaffenheit der Witterung ausdehnet oder verkürzet, ſo kann der Hakenkopf vermittelſt ſeiner Zapfen ſenkrecht hinauf und hinab geſchoben und mit einem hölzernen Keil in den Zapfenlöchern befeſtigt werden. Hiedurch wird die Schnur nach Gefallen geſpannt. Je gröſſer der Faden iſt, der geſponnen werden ſoll, je ſtärker müſſen auch die Haken ſeyn.

KROOS, Tang oder Wihr.

Holl. Kroos, Zee-wier, Zee-ruy.
Dän. Tang, Tare.
Schw. Täng, Häter, Klotång.
Engl. Sea-weeds, ſea-wear, ſea-wrack, ſea-thongs.
Franz. Goesmon, ſart, varech, vrac.
Ital. Alga marina.
Span. Sargaſſo.
Port. Sargaço.

So heiſſen verſchiedene Arten Seegewächſe. Kroos iſt eigentlich das Tang oder Wihr, gehört aber zur Familie der After-Mooſe. In Oſtfriesland dient es zur Bekleidung der Deiche und in Schweden zur Bedeckung der Häuſer.

KROPF des Schiffs. ſ. Bug des Schiffs.

KROPFWRANGEN. ſ. Bugbanden.

KRÜCKE eines Schleifſteins. ſ. Dreher.

KRUMEN oder Krömels vom Brod oder Zwieback.

Holl. Kruimelingen.
Dän. Stödte Skofter af Skibstvebak.
Schw. Små ſtycken af ſönderbrutna ſkorpor.

Engl.

Engl. Bred duſt.
Franz. Maſſemorre, Machemoure.
Ital. Maſſamurro.
Span. Maſamorra.
Port. Maſſamorda.

Der Staub oder Graus vom Zwieback. In Frankreich darf nach einer Verordnung alles Brod, was die Gröſſe einer Haſelnuſs hat, noch nicht zu den Krumen gerechnet werden, ſondern wird mit unter das Schiffsvolk vertheilt.

KRUMHAUE (beym Kahnbauer) ſ. Hohldeiſſel.

KRUMHOLZ oder Krummer.

Holl. Kromhout, Krommer.
Dän. Krumholt.
Schw. Krumhult.
Engl. Compaſs-timber.
Franz. Bois courbans, bois tort.
Ital. Legno di volta.
Span. Palos de buelta.
Port. Páo curvo.

Alles Holz welches nach beſondern Krümmungen gewachſen und beym Schiffbau zu Inhölzern, Knien, Balken, Piekſtücken &c. anwendbar iſt.

KRUMPELDUCHT oder Krüppelducht. ſ. Krumpel-Ducht.

KRUMSTEVEN.

Der Name eines vormals gebräuchlichen Fahrzeugs in Holland.

KRÜPPELSPILL. ſ. Krüppel-Spill.

KUBAI.

Der Name eines japaneſiſchen Fahrzeugs.

KUBETEL. ſ. Hart-Betel.

KUBIKFUSS. ſ. Kubik-Fuſs.

KUCKUCK. ſ. Kukuk.

KUFF oder KUFF-SCHIFF.

Holl Kuf.
Dän. Kuf-Skib.
Schw. Kuf.
Engl. A ſort of dutch veſſel.
Franz. Sorte de bâtiment de charge de Hollande.
Ital. Sapata.
Span. Barco hollandes que lleva dos palos.
Port. Fandarga, gangorra.

Ein bey den Holländern, Dänen und Schweden ſtark gebräuchliches Fahrzeug (Fig. 287.). Es hat einen groſſen und einen Beſahnmaſt, der aber im Deck ſteht und nicht auf einem Heck, wie auf Schmacken gebräuchlich. Jeder dieſer Maſten führt ein Sprietſegel mit Bonnetten und auch ein Topſegel. Vorne hat es gewöhnlich eine Stagfock, Klüfock und ein Jager. Die Kuffen haben auch zuweilen Schwerdter an den Seiten.

KUGEL.

Holl. Kogel.
Dän. Kugle, Stykkugle.
Schw. Kula.
Engl. Bullet.
Franz. Boulet.
Ital. Palla.
Span. Bala.
Port. Bala.

Die Kanonen, deren man ſich auf der See bedien, ſind von verſchiedener Schwere. Man hat 48 pfündige bis $\frac{1}{4}$ pfündige, allein diejenigen, welche unter 2 Pfund wägen, werden blos zum Traubhagel der aus ſchweren Stücken geſchoſſen wird, gebraucht.

Gewöhnlich bedient man ſich einfacher Kugeln, deren Durchmeſſer oder Kaliber etliche Linien veniger iſt als der Kaliber der Kanone (ſ. Spielraum). Die Kugeln des ſchweren Geſchützes ſind von Eiſen, weil das Bley wegen ſeiner weichen Beſtandtheile manchmal eine andere Geſtalt annimmt, wodurch die Bahn der Kugel verändert und das Ziel verfehlt wird. Steinerne Kugeln ſind gänzlich abgeſchaft, weil ſie theurer zu ſtehen kommen als die eiſernen. Die guten Eigenſchaften der Kugeln beſtehen hauptſächlich darin, daſs ſie vollkommen rund ſind und keine Gallen und Gruben haben (denn je runder die Kugel iſt, je ſicherer geht der Schuſs), auch in der Mündung allenthalben ſchlieſſen, aber dabey auch leicht herausrollen. Ferner müſſen ſie platt ſeyn und von dem ſogenannten Bart, der von der Form nachgeblieben, gereinigt werden, weil das Pulver auf einen glatten und reinen Körper ſtarker würkt als auf einen rauhen und unreinen.

In den vorigen Zeiten ſchoſs man auch aus den Kanonen 1) Kettenkugeln. Sie beſtanden entweder aus 2 halben hohlen eiſernen Kugeln, welche mit einer 3 bis 4 Fuſs langen Kette, ſo man hineinlegen konnte, zuſammen verbunden wurden: Oder, man verband zwey ganze Kugeln (Fig. 316) durch eine dergleichen Kette mit ein-

einander. Viele glauben zwar, daſs dieſe Kugeln wegen ihrer erſchrecklichen Würkung durch einen ſtillſchweigenden Vergleich in der Chriſtenheit abgeſchaft wären, allein es iſt nicht zu vermuthen, daſs dieſer Grund, den man vielmehr anführen könnte, ſie beyzubehalten, wenn er wahr wäre, ihnen den Abſchied gegeben hätte. Vielmehr iſt es gewiſs, daſs ſie ihrer ſchlechten Würkung wegen nicht gebraucht werden. Sie haben faſt niemals mehr ausgerichtet als eine einzelne Kugel, da faſt beſtändig beyde Kugeln ſammt der Kette in einer einzigen Verticalfläche gegangen. 2) Stangenkugeln oder Knüppelkugeln (Fig. 306.) und Bolzkugeln (Fig. 317.). Erſtere beſtanden aus zwey ganzen Kugeln, und letztere aus zwey halben Kugeln, die durch eine eiſerne Stange zuſammen verbunden waren. Um die Stange wurden zuweilen brennbare Materien gebunden, um die Segel dadurch in Brand zu ſetzen. Eine andere Art Knüppel oder Knüppelkugel ſieht man Fig. 308. Auch gebrauchte man 3) die ſogenannten Schiebzangen, welches zwey in der Mitte zuſammen verbundene eiſerne Stangen waren, wodurch hauptſächlich das Tauwerk und die Segel beſchädigt wurden. Es hat dieſes inſonderheit in der Nähe von gutem Nutzen ſeyn können, allein allen dieſen Arten Kugeln begegnet in ihrer Bahn was ich oben bey den Kettenkugeln angeführt habe. Mit beſſerm Erfolg ſchieſst man jetzt mit Kartätſchen, wenn man ſich in der Nähe des Feindes befindet. Feuerkugeln und glühende Kugeln werden nur bey Belagerungen gebraucht. Erſtere heiſſen überhaupt alle diejenigen Kugeln, ſo aus leicht und ſtark brennenden Materien verfertigt werden, um vermittelſt derſelben, auſſer verſchiedenen andern Abſichten, Häuſer und Schiffe in Brand zu ſtecken. Die glühenden Kugeln werden vorher in einem Ofen glühend gemacht und aus den Kanonen geſchoſſen. Man nimmt dazu 3, 6 bis 12 pfündige Kanonen, da bey den noch gröſſern die Kugeln zu beſchwerlich zu behandeln ſeyn würden. Auch werden dieſe Kugeln niemals in gerader Linie nach einem Ort geſchoſſen, ſondern allezeit durch einen Bogen, weswegen das Stück ziemlich erhöhet ſeyn muſs. Wenn das Pulver gehörig in das Stück geladen worden, ſo wird ein ſtarker Vorſchlag von Heu oder auch noch auſſerdem ein beſonderer Vorſchlag von Holz oder thonigter Erde gemacht, damit die glühende Kugel nicht etwa ſelbſt das Pulver anzünde. Auf dieſen Vorſchlag läſst man die Kugel von ſelbſt darauf fallen, denn wenn man ſie mit einer Zange ergreift und vor die Mündung bringt, muſs ſie wegen der Erhöhung, ſo dem

Stück gegeben wird, von ſelbſt bis auf den Vorſchlag rollen. Man thut keinen Vorſchlag auf die Kugel, ſondern ſobald die Kugel ſich auf dem Boden befindet, wird an das Zündloch Feuer gegeben. Es iſt am beſten wenn man bey dem Gebrauch glühender Kugeln das Stück mit einer Karduſe und nicht mit bloſſem Pulver ladet, weil alsdann keine Zerſtreuung des Pulvers in der Seele zu befürchten iſt. ſ. Kartätſchen, Kanone, Drehbaſſen und Mörſer.

Ketten-KUGELN.

Holl. Ketting-kogels.
Dän. Lænke-Kugler.
Schw. Länk-kulor, kedje-kulor.
Engl. Chain-ſhot, chain-bullets.
Franz. Boulets enchainés, boulets à l'ange.
Ital. Palle incatenate.
Span. Balas encadenadas ó de cadena.
Port. Balas encadeadas.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

Stangen-KUGELN, Knüppel-KUGELN, Drath-KUGELN.

Staf-KUGELN, KUGELN mit zwey Köpfen.

Holl. Kneppel-kogels.
Dän. Stang-Kugler, Knippel-Kugler.
Schw. Stäng-kulor, knyppel-kulor.
Engl. Bar-ſhot, double-headed-ſhot, branch-bullets, croſs-bar bullets.
Franz. Boulets ramés ou à deux têtes.
Ital. Palle ramate o con due teſte.
Span. Balas de palanqueta ó enramadas.
Port. Palanquetas.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

Bolz-KUGELN.

Holl. Bout-kogels.
Dän. Bolt-Kugler.
Schw. Bolt-kulor.
Engl. Angles or croſs-bar half balls.
Franz. Demi-boulets ramés.
Ital. Mezze palle ramate.
Span. Balas de dos cabezas ó de palanqueta frances.
Port. Palanquetas a franzeſa.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

Feuer-KUGELN.

Holl. Vuur-Kogels.
Dän. Fyr-Kugler.

Schw.

L V B E F F E

Zu Seite 921.

TABELLE

in welcher für Erhöhungswinkel von 1 — 90 der Werth von a angegeben wird.

Grade.	Werth von *a*.	Grade.	Werth von *a*.	Grade.	Werth von *a*.	Grade.	Werth von *a*.	Grade.	Werth von *a*.
0	1.00000	19	1 01942	37	1.08787	55	1.27583	73	2.00071
1	1.00005	20	1.02165	38	1.09400	56	1.29381	74	2.09531
2	1.00020	21	1.02404	39	1.10001	57	1.31310	75	2.20349
3	1.00045	22	1.02657	40	1.10730	58	1.33382	76	2 32824
4	1.00081	23	1.02926	41	1.11452	59	1·35612	77	2 47344
5	1.00127	24	1.03212	42	1.12215	60	1.38017	78	2.64428
6	1.00184	25	1.03514	43	1.13022	61	1.40616	79	2.84788
7	1.00251	26	1.03834	44	1.13875	62	1 43429	80	3.09418
8	1.00328	27	1.04172	45	1 14777	63	1.46484	81	3.39754
9	1 00417	28	1.04530	46	1.15741	64	1.49807	82	3.77960
10	1.00516	29	1.04907	47	1.16752	65	1.53433	83	4.27430
11	1.00626	30	1.05306	48	1.17826	66	1 57402	84	4.93833
12	1 00748	31	1.05727	49	1.18973	67	1 61759	85	5.87383
13	1.00881	32	1.06171	50	1.20189	68	1.66562	86	7.28508
14	1.00912	33	1.06640	51	1.21483	69	1 71872	87	9.90478
15	1.01184	34	1.07134	52	1.22862	70	1.77772	88	14.39754
16	1.01354	35	1.07596	53	1.24333	71	1 84355	89	28.69102
17	1.01536	36	1.08206	54	1.25903	72	1.91740	90	unendlich.
18	1.01732								

TABELLE

über die Schufsweiten der 24pfündigen Kugel 1) nach der paraboliſchen Theorie. 2) Nach der Vorausſetzung einer unveränderlichen Dichtigkeit der Luft. 3) In der Vorausſetzung einer veränderten Dichtigkeit der Luft, berechnet, und mit den beobachteten Schufsweiten verglichen.

Erhöhungswinkel.	Schufsweiten.				Höhen, auf welche die Kugel geſtiegen.			Zeiten, in welchen die Kugel ihre Bahn vollendet.			Einfallswinkel.
	nach der paraboliſchen Theorie.	bey unveränderter Dichtigkeit der Luft.	bey veränderlicher Dichtigkeit.	nach der Erfahrung.	nach der paraboliſchen Theorie.	Bey unveränderlicher Dichtigkeit der Luft.	bey veränderlicher Dichtigkeit.	nach der paraboliſchen Theorie.	nach der Theorie des Widerſtandes.	nach der Erfahrung.	
				Toiſen.							
Grad.	Toiſen.	Toiſen.	Toiſen.	927	Toiſen.	Toiſen.	Toiſen.	Sekunden.	Sekunden.	Sekunden.	Grad.
5	1526	896	902	910 898 946	33	25	25	$7\frac{3}{10}$	$6\frac{1}{10}$	7	$8\frac{1}{2}$
10	3005	1295	1313	1273 1218 1237 1199	133	80	81	$14\frac{1}{2}$	$10\frac{4}{5}$	$10\frac{1}{4}$	18
15	4393	1531	1575	1588 1669 1650 1495	294	155	158	$21\frac{3}{5}$	$14\frac{3}{5}$	$15\frac{1}{4}$	32
20	5644	1714	1774	1636 1689 1783 1796	514	243	267	$28\frac{3}{5}$	$18\frac{7}{10}$	19	42
25	6730	1823	1884	1740 1766 1805 1909	784	342	361	$35\frac{3}{10}$	22	20	50
30	7609	1889	1965	1945 1843 2030 1877	1098	447	475	$41\frac{3}{5}$	$25\frac{1}{5}$	$24\frac{1}{2}$	58
35	8274	1917	2040	1871 1960 1852 1839	1445	560	609	$47\frac{9}{10}$	28	27	64
40	8653	1913	2024	2023 2001 1913 1851	1816	677	737	$53\frac{7}{10}$	$30\frac{4}{5}$	$32\frac{4}{5}$	68
43	8764	1896	2001	2176 2210 2163 2146	2044	750	823	57	$32\frac{3}{10}$	34	70
45	8786	1879	1984	2094 2040 2167 1955	2197	798	882	$59\frac{1}{10}$	$33\frac{2}{5}$	34	72
50	8653	1813	1893	2000 1980 1972 1952	2578	929	1036	64	$35\frac{4}{5}$	36	75
60	7609	1581	1646	1689 1584 1766 1487	3295	1173	1358	$72\frac{2}{5}$	$40\frac{1}{5}$	$43\frac{1}{2}$	81
70	5644	1202	1211	1123 1271 1351 1194	3879	1350	1686	$78\frac{1}{2}$	44	46	83
75	4393	932	937	885 882 917 910	4099	1523	1832	$80\frac{7}{10}$	$45\frac{1}{2}$	$48\frac{3}{4}$	84

Schw. Fyr-kulor.
Engl. Fire-balls.
Franz. Bales d'artifice.
Ital. Palle d'artifizio.
Span. Balas de fuego.
Port. Balas de artificio.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

Glühende KUGELN.

Holl. Gloedige Kogels.
Dän. Gloende Kugler.
Schw. Glödande kulor.
Engl. Red-hot bullets.
Franz. Boulets rouges.
Ital. Palle roſſe.
Span. Balas rojas.
Port. Balas vermelhas ou ardentes.

ſ. die Erklärung unter Kugel.

KUGELBACK. ſ. Kugel-Back.

KUGELBACKEN auf dem Deck. ſ. Kugel-Backen.

KUGELBAHN.

Holl. Kogelbaan.
Dän. Kugle-Bane eller Vej.
Schw. Banen eller vägen af en kula.
Engl. The arc which a bullet or ſhell deſcribes in the air.
Franz. Le chemin ou l'arc que decrit le boulet dans l'air.
Ital. Il cammino o l'arco che fà la bomba nell' aria.
Span. El camino ó el arco que haze la bala en el aria.
Port. O arco que faz a bala no ar.

Die krumme Linie welche eine aus der Kanone geſchoſſene Kugel oder aus dem Mörſer geworfene Bombe in der Luft beſchreibt.

Wenn auf eine unter einem ſchiefen Winkel gegen den Horizont geſchoſſene Kanonenkugel oder geworfene Bombe, auſſer der Kraft des Pulvers, nur allein die Schwere wirkte, ſo würde ſie durch ihre Bewegung eine Parabel beſchreiben, wovon ſich die Gleichung durch $4hy\,\mathrm{Cos}\,a = 4hx\,\mathrm{Sin}\,a.\,\mathrm{Cos}\,a \div x$ ausdrucken läſst, wenn h die Höhe bezeichnet, von welcher ein ſchwerer Körper fallen muſs, um am Ende derſelben die Geſchwindigkeit zu haben, mit welcher die Kugel aus der Kanone gehet; a den Erhöhungswinkel, den die Axe der Kanone mit dem Horizont macht, x die Abſciſſe und y die Ordinate.

Aus dieſer Gleichung erhält man für die Schuſsweite $x = 4h\,\mathrm{Sin}\,a.\,\mathrm{Cos}\,a$. Da nun bey gleicher Ladung der Werth h eine beſtändige Gröſſe iſt, ſo folget, daſs ſich die Schuſsweiten verhalten, wie der Sinus der doppelten Erhöhungswinkel. Mithin, wenn man durch Verſuche h beſtimmt, würde man ſehr leicht jede Schuſsweite berechnen können. Eben ſo folgt auch aus der erſten Gleichung für den gröſsten Werth y, oder für die gröſste Höhe der Kugelbahn $y = h\,\mathrm{Sin}^2 a$, und endlich für die Zeit t in Sekunden, welche die Kugel braucht, um die Bahn zu vollenden, $t =$

$$\frac{\text{Schuſsweite}}{\mathrm{Cos}\,a\,\sqrt{(2ph)}},$$ wo $p = 30.2$ Fuſs iſt.

So einfach dieſe Theorie auch iſt, ſo iſt ſie doch von keinem Nutzen. Erfahrung und Vernunft widerſprechen ihr ſo gleich. Die wahre Bahn iſt eine krumme Linie, deren Eigenſchaften verwickelter ſind, als die Eigenſchaften der Parabel, und es iſt in dieſem Falle keine leichte Sache, aus gegebenen Schuſsweiten andere unbekannte zu finden.

Dieſe Schwierigkeit kommt von dem Widerſtande der Luft. Obgleich es ſcheint, daſs die Luft, deren Dichtigkeit ungefähr 850 mal kleiner iſt, als die Dichtigkeit des Waſſers, wegen dieſer Urſache, der Bewegung der Körper keinen beträchtlichen Widerſtand entgegen ſetzen ſollte, ſo lehret uns doch die Erfahrung, daſs eine Kanonenkugel bey ihrer anfänglichen Geſchwindigkeit von der Luft mit einer Kraft, die 20 mal gröſſer iſt als ihr Gewicht, widerſtanden werde. Eine Gröſſe, die zu merklich iſt auſſer Acht gelaſſen zu werden.

Wenn man annimmt, daſs der Widerſtand der Luft dem Quadrate der Geſchwindigkeit proportional ſey, ſo giebt die Rechnung für die Kugelbahn, bey unveränderter Dichtigkeit der Luft,

$$y = x\left(\mathrm{Tang}\,J + \frac{K^2}{4aph\,\mathrm{Cos}^2 J}\right) \div \frac{K^4}{8a^2p^2\,\mathrm{Cos}^2 J}$$

$$\left(e^{\frac{2apx}{K^2}} \div 1\right)$$

Es iſt in dieſer Formel J der Erhöhungswinkel; $a = \frac{1}{2}\mathrm{Sec.}\,J + \frac{1}{2}\mathrm{Cot}\,J\,\mathrm{Log.}J.\,\mathrm{Log.Tang}(45° + \frac{1}{2}J)$; p die Geſchwindigkeit, die ein frey fallender Körper am Ende der erſten Sekunde erhalten hat, alſo $= 30.2$ Fuſs; e die Grundzahl der hyperboliſchen Logarithmen und $\frac{K^2}{p} = \frac{DS}{2M.}$

D die Dichtigkeit der Luft; S die vordere Oberfläche des Körpers, worauf die Luft wirkt; M die Maaſſe des Körpers.

Wenn in dieſe Gleichung $y=o$ geſetzt wird, ſo iſt

$$h=\frac{2apK^2x.+K^4.\left(1\div e^{\frac{2apx}{K^2}}\right)}{\div 8a^2p^2x\,\mathrm{Sin\,J.\,Cos\,J.}}$$

Wenn alſo x durch Verſuche beſtimmt wird, ſo giebt die Gleichung den Werth h. Eben ſo giebt folgende Gleichung den Werth x oder die horizontale Schuſsweite $x\left(\mathrm{Tang\,J}+\frac{K^2}{4aph\,\mathrm{Cos^2\,J}}\right)+\frac{K^4}{8a^2p^2h\,\mathrm{Cos^2\,J}}\cdot\left(1\div e^{\frac{2apx}{K^2}}\right)=o.$

Differenzirt man die erſte Gleichung und ſetzet $\frac{dy}{dx}=o$, ſo erhält man für die gröſste Ordinate, oder die gröſste Höhe der Kugelbahn, $y=\frac{bK^2}{2ap}$

$$\mathrm{Log}\left(\frac{4aphb\,\mathrm{Cos^2\,J}}{K^2}\right)+\frac{K^4}{8a^2p^2h\,\mathrm{Cos^2\,J}}\left(1\div\frac{4aphb\,\mathrm{Cos^2\,J.}}{K^2}\right)$$

wenn $b=\mathrm{Tang\,J}+\frac{K^2}{4aph\,\mathrm{Cos^2\,J.}}$

Wenn man aber die veränderte Dichtigkeit der Luft mit in Rechnung ziehen will, ſo werden die Gleichungen noch verwickelter.

Die beygefügte Tabelle No. 1. enthält den Werth a für jeden Grad der Erhöhung, weil er zur Berechnung zu wiſſen nöthig iſt. Die 2te Tabelle aber enthält die Reſultate von Beobachtungen und Berechnungen nach der Theorie. Die Verſuche ſind mit einer 24 pfündigen Kanonenkugel gemacht worden. Die Ladung war $8\frac{1}{2}$ Pfund Pulver, der Durchmeſſer der eiſernen Kugel war 5.5 Zoll pariſer Maaſs. Bey der Berechnung hat man die ſpecifiſche Schwere der Luft 850 mal kleiner als die ſpecifiſche Schwere des Waſſers, und die ſpecifiſche Schwere des Waſſers, zur ſpecifiſchen Schwere des Eiſens, 7,114: 1 angenommen. Hieraus ergiebt ſich $\frac{p}{K^2}=0.00081189$; der Werth h aber iſt aus 8 beobachteten Schuſsweiten gezogen und 4393 Toiſen gefunden. Wenn aber der Erhöhungswinkel nicht gar zu groſs (etwan nicht über 30°), ſo kann man obige allgemeine Gleichung in folgende verwandeln: $y=x\left(\mathrm{Tang\,J}+\frac{ap}{C^2\,\mathrm{Cos^2\,J}}\right)\div\frac{a^2p}{C^2\,\mathrm{Cos^2\,J}}.\left(e^{\frac{x}{a}}\div 1\right)$

Dieſe Gleichung giebt für die horizontale Schuſsweite, wenn man $y=o$ ſetzet.

$$\left(e^{\frac{x}{a}}\div 1\right):\frac{x}{a}=1+\frac{C^2\,\mathrm{Sin\,2\,J.}}{2ap.}$$

Die Buchſtaben haben hier mit vorigen gleichen Werth, überdem bedeutet C die anfängliche Geſchwindigkeit der abgeſchoſſenen Kugel, $a=\frac{4}{3}$ dn; d der Durchmeſſer der Kugel, n zeiget an, wie viel mal die eigene Schwere der Materie, woraus die Kugel beſteht, gröſſer ſey als die eigene Schwere der Luft, worinn die Bewegung geſchieht. Dieſe Gleichung iſt viel leichter zum Gebrauch als die erſte, zumal wenn man Tafeln der Potenzen von e bey der Hand hat. Folgendes Beyſpiel mag dies beweiſen.

Der Durchmeſſer einer 24 pfünd. eiſernen Kugel ſey wie oben 5.5 Zoll, die anfängliche Geſchwindigkeit der Kugel = 1262 Fuſs und n = 6047. Wenn nun der Erhöhungswinkel = 15°, ſo iſt

c = 1262 Log = 3.1010594

Log C^2 = 6.2021188

Log Sin 2 J = 30° = 9.6989700 ÷ 10

Log C^2 Sin 2 J = 5.9010888

$\frac{4}{3}$ dn = $\frac{4}{3}\cdot\frac{5.5}{12}\cdot 6047 = 3695{,}4. = a.$

Log a = 3.5676615

Log 2 p = 60.4 = 1.7810369

Log 2 a p = 5.348 984

5.9010888

Log $\frac{C^2\,\mathrm{Sin\,2\,J}}{2ap}$ = 0.5523904

3.5677.

+ 1.

$1+\frac{C^2\,\mathrm{Sin\,2\,J}}{2ap}=4.5677=\left(e^{\frac{x}{a}}\div 1\right):\frac{x}{a}$

Es ſey $\frac{x}{a}=2.53$, ſo iſt $\left(e^{\frac{x}{a}}\div 1\right):\frac{x}{a}=4.5666,$

alſo

alſo 2,53 ein wenig zu klein. $\frac{x}{a} = 2{,}54$; ſo iſt

$\left(e^{\frac{\frac{x}{a}}{\cdot}} \div 1\right) : \frac{x}{a} = 4{,}5983$. mithin 2,54 merklich zu groſs, daher der nächſte Werth $x = 2{,}53\ a =$ 9349 Fuſs, oder 1558 Toiſen für die horizontale Schuſsweite.

KUGELLEHRE.

Holl. Kogelmal.
Dän. Kuglemaal.
Schw. Kulmått
Engl. Ball-caliber.
Franz. Paſſeballe, paſſeboulet.
Ital. Calibratojo.
Span. Paſabala.
Port. Paſſadeira.

Ein Ring (Fig. 476.) von Eiſen, Kupfer, Meſſing, Elfenbein oder Holz, deſſen innere Oefnung ein Zirkel iſt, wovon der Durchmeſſer mit dem Kaliber einer von den gewöhnlichen Kugeln übereinkommt. An dieſem Ring befindet ſich ein Handgrif, damit man ihn über die zu meſſenden Kugeln halten und ſehen kann, ob ſie mit dem Kaliber des Ringes übereinkommen oder nicht.

KUGELMALL. ſ. Kugellehre.

KUGELRECKEN. ſ. Kugel-Recken.

KUGELZIEHER.

Holl. Kraſſer of Varkenſtaart.
Dän. Kugleſtækker. Falkenterſen.
Schw. Plunder-ſkruf.
Engl. Worm (*bey kleinem Gewehr* wadhook.
Franz. Tirebourre.
Ital. Cavaſtraccio, cavaballe.
Span. Sacatrapo.
Port. Sacatrapo.

Wenn man einen Schuſs aus der Kanone herausziehen will, ſo bedient man ſich des ſogenannten Kugelziehers, der entweder aus einer (Fig. 314. b.) oder zwey eiſernen Spitzen beſteht (Fig. 314. a.), die ſchlangenförmig zuſammengewunden und hierauf an eine hölzerne Stange befeſtigt werden. Man faſst mit den Spitzen in den Vorſchlag und zieht ihn heraus Die Kugel aber und das Pulver, oder die Karduſe, fallen von ſelbſt heraus, wenn man das Stück ein wenig nach dem Horizont zu neiget.

KUHBRÜCKE unten im Schiff.

Holl. Koebrug.
Dän. Banierne.
Schw. Tràſsbotten.
Engl. Orlop.
Franz. Faux pont.
Ital. Falſo ponte.
Span. Sollado.
Port. Baileos do poraõ,

So heiſst auf Kriegsſchiffen und Fregatten ein leichtes Deck (Fig. 345. a. Fig. 347. und Fig. 348 15.) unter der unterſten Batterie. Es befindet ſich unter dem Waſſer im Raum des Schiffs und dient theils zur Aufbewahrung des Proviants und der Schiffsbedürfniſſe, theils aber auch zum Logis für das Volk. Manchmal reicht die Kuhbrücke aber nicht vom Vorſteven bis zum Hinterſteven Rund um die Kuhbrücke an den Seiten des Schiffs befindet ſich der Laufgraben, wo ſich der Zimmermann während des Treffens aufhält um die Lecken unter dem Waſſer zu verſtopfen.

KUHBRÜCKE von Stengen und Raaen.

Holl. Koebrug.
Dän. Koebrygge.
Schw. Kobrygga.
Engl. Booms fore and aft.
Franz. Faux pont fait des vergues & des mâts de rechange.
Ital. Falſo ponte fatto dai pennoni ed alberi.
Span. Crujida, Poſtiza.
Port. Cuberta poſtiça de maſtareos e vergas.

Die Borgſtengen und Borgraaen werden mit dem einen Ende auf die Back oder auf einen Galgen beym Fockmaſt gelegt und mit dem andern auf einen ähnlichen Galgen vor dem groſſen Maſt, ſo daſs ſie eine Art Dach formiren, welches eine Kuhbrücke genannt wird. Man ſorret ſie an die Galgen feſt und überzieht ſie mit Preſenning. Auf dieſe Kuhbrücke werden gewöhnlich die Schlupen geſetzt.

KUHFUSS.

Holl. Koevoet.
Dän. Kofod.
Schw. Kofot.
Engl. Crow.
Franz. Pince, pied de chèvre.
Ital. Pié di capra.
Span. Pié de cabra.
Port. Pé de cabra.

Eine runde eiſerne Stange (Fig. 309.) die zu einem Hebel dient. Man gebraucht ſolche zur Handhabung ſchwerer Dinge, als Anker &c inſonderheit aber die Kanonen zu backſen und aufzulichten. Zu jeder Kanone wird ein Kuhfuſs und 2 Handſpaken erfordert, iſt es aber ein 18, 24 oder 36 Pfünder, ſo gehören 2 Kuhfüſſe und zwey Handſpaken dazu. Das eine Ende des Kuhfuſſes iſt platt und hat eine Klaue, damit man auch vermittelſt derſelben Spiker ausziehen kann.

KUHL des Schiffs.

Holl. Kuil.
Dän. Kulen.
Schw. Keulen.
Engl. Waiſt.
Franz. Courſive.
Ital. Pozzo.
Span. Plaza de armas.
Port. Conves.

So heiſst der Theil des oberſten Decks zwiſchen der Back und Schanze, welcher nicht bedeckt iſt. Ueber demſelben wird gewöhnlich eine Kuhbrücke von den Vorraths-Rundhölzern gemacht, worauf die Böte und Schlupen geſetzt werden. An beyden Seiten der Kuhl liegt am Bord des Schiffs über den Kanonen eine Planke, die von kleinen Knien getragen wird und welche die Laufplanke heiſst. Sie dient dazu, daſs man an den innern Seiten des Schiffs gerade von dem Deck der Back zum Deck der Schanze gehen kann. Kauffahrer, die ohne Back und Schanze gebauet ſind, haben folglich auch keine Kuhl, ſondern gewöhnlich ein glattes Deck, und auf ſolchen Fahrzeugen heiſst der Platz auf dem oberſten Deck, zwiſchen dem Bratſpill und dem groſſen Maſt, die Laſt.

KUHL oder KOLK.

Holl. Kuil of Kolk.
Dän. Ström-Ras.
Schw. Vatten-vhirvel, kolke.
Engl. Whirvel, race.
Franz. Puit, tournant de mer.
Ital. Gorgo.
Span. Remolino de agua.
Port. Redominho de agua.

Wenn der Strom eines Fluſſes keinen geraden Lauf hat, ſo ſtöſst das Waſſer gegen die Bugten des Ufers und verurſacht eine Neer oder einen Wirbel, wodurch der Grund tiefer als an andern Stellen weggeſpühlt wird. Das Becken dieſer Tiefe nennt man eine Kuhl oder einen Kolk.

KÜHLBALJE. ſ. Kühl-Balje.

KÜHLE. ſ. Kühlte.

KÜHLEN oder abkühlen die Kanonen.

Holl. De Stukken verkoelen.
Dän. Köle Kanonerne.
Schw. Kyla Kanonerna.
Engl. To cool the guns.
Franz. Rafraichir les canons.
Ital. Rinfreſcare i cannoni.
Span. Refreſcar los cañones.
Port. Refreſcar os canhões.

ſ. die Erklärung unter Kühl-Balje.

KÜHLEN, der Wind kühlet.

Holl. De wind wakkert, koelt.
Dän. Kule, kule op.
Schw. Kula, det kular.
Engl. The wind freſhens.
Franz. Le vent affraiche.
Ital. Il vento rinfreſca.
Span. El viento recala.
Port. O vento refreſca.

Der Wind kühlt, wenn man ihn ſpührt. ſ. Kühlte.

KÜHLHELD.

Das Geld welches auf Schiffen für das Umſtechen des Korns bezahlt wird.

KÜHLSCHWABBER.

Holl. Koelſwabber.
Dän. Köl-Swaber.
Schw. Kul-ſvabbar.
Engl. Swab to cool the guns.
Franz. Faubert à rafraichir les canons.
Ital. Radazza a rinfreſcare i cannoni.
Span. Lampazo para refreſcar los canones.
Port. Lambaz para refreſcar os canhões.

Ein Schwabber womit die Kanonen abgekühlt werden. ſ. Schwabber und Kühlen oder Abkühlen.

KÜHLSEGEL oder Windſegel.

Holl. Koel-zeil
Dän. Kuldſejl, Kölningſejl.
Schw. Kul-ſegel, vind-ſegel.
Engl. Wind-ſail.

Franz.

Franz. Manche à vent.
Ital. Tromba da vento.
Span. Manguera.
Port. Funel.

ſ. die Erklärung unter Ausluſten.

KÜHLTE.

Holl. Koelte.
Dän. Kuling.
Schw. Cultie.
Engl. Light airs of wind.
Franz. Fraicheur, frais.
Ital. Piccolo vento.
Span. Pequeño viento, pequeña fugada.
Port. Vento algum tanto freſco.

Das Wort Kühlte drückt in der Seeſprache die verſchiedenen Grade der Stärke des Windes aus. Wenn bey ſtillem Wetter oder flacher See etwas Wind entſteht, der eine leichte Bewegung des Meers verurſacht, ſo nennt man ſolches eine kleine Kühlte oder ſchlaffe Kühlte. Wird der Wind etwas ſtärker, ſo iſt es eine labbere Kühlte, bey welcher ein Schiff ungefähr 3 bis 4 Meilen in einer Wache zurücklegt. Bey einer friſchen Kühlte ſegelt es 6 bis 7 Meilen und bey einer ſteifen Kühlte wohl 8 Bey einer ſteifen Kühlte werden die Bramſegel, wie auch die obern Stagſegel und Klüver geborgen und die Marsſegel gereeft. Unter ſchwerem Wind verſteht man einen noch ſtärkern Grad des Windes als die ſteife Kühlte iſt. und bey demſelben können keine Marsſegel und auch die untern Segel nicht alle geführt werden. Der folgende Grad des Windes iſt der Sturm, bey welchem man nur höchſtens eins von den untern Segeln oder wol gar nur einen Bungel führen kann, um entweder beyzuliegen oder auch zu lenſſen. Der fliegende Sturm iſt der ſtärkſte Grad des Windes.

Unter Bramſegel-Kühlte verſteht man eine labbere Kühlte, bey welcher man Bramſegel führen kann, und unter Marsſegel-Kühlte eine friſche Kühlte, bey welcher man die Marsſegel nicht reeft.

Eine durchgehende Kühlte iſt diejenige, welche ſich auf einer groſſen Strecke allenthalben gleich ſtark zeigt. Solches iſt niemals der Fall bey einer kleinen Kühlte oder Briſe, welches letztere die ſchwächſte Kühlte bedeutet und wovon ſich der ganze Umfang auf dem Waſſer überſehen läſst.

Eine kleine KÜHLTE, ſchlaffe Kühlte.

Holl. Slappe Koelte.
Dän. Let Kuling.

Schw. En liten kultje.
Engl. Light air of wind.
Franz. Petit frais.
Ital. Piccolo vento.
Span. Colla, fugada.
Port. Refesga.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Labbere KÜHLTE.

Holl. Labbere Koelte.
Dän. Labber-Kuling.
Schw. Labber-kultje.
Engl. Light gale.
Franz. Bon frais.
Ital. Piccolo vento.
Span. Fugada bonancible.
Port. Pequena refesga, huma bella araje, huma boa viraçaõ.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Friſche KÜHLTE.

Holl. Friſche Koelte.
Dän. God Kuling, friſk Kuling.
Schw. Friſk vind.
Engl. Freſh gale.
Franz. Vent frais.
Ital. Vento fresco.
Span. Fugada recia.
Port. Vento freſco.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Steife KÜHLTE.

Holl. Styve Koelte.
Dän. Stiv Kuling.
Schw. Styf Märs-ſegels kultje.
Engl. Hart gale, ſtrong gale.
Franz. Grand frais.
Ital. Vento molto freſco.
Span. Fugada fuerte.
Port. Vento rijo, vento forte.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Durchgehende KÜHLTE.

Holl. Doorgaande Koelte, ſtaande Koelte.
Dän. Staaende Kuling.
Schw. Stående vind, ſtående kultje.
Engl. Fixed or ſettled wind.
Franz. Vent fait.
Ital. Vento ſtante.
Span. Viento formado.
Port. Vento feito, duravel.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Bramſegel-KÜHLTE.

Holl. Bramzeils-Koelte.
Dän. Bramſejls-Kuling.
Schw. Bramſegels kultje.
Engl. Top-gallant gale, top-gallant weather.
Franz. Tems à perroquet.
Ital. Vento di papafico.
Span. Viento de juanete.
Port. Vento de joanete.

ſ. die Erklärung unter Kühlte.

Backſtags-KÜHLTE. ſ. Backſtagswind.

KÜHSELWIND. ſ. Kühſel-Wind.

KUHSSE. ſ. Kauſch.

KUKUK.

Holl. Koekoek.
Dän. Tyvlögte.
Schw. Tjuflyckta.
Engl. Dark lantern.
Franz. Fanal ſourd.
Ital. Lanterna cieca.
Span. Linterna ó farol ſegreto.
Port. Lanterna céga, de furta-fogo.

Eine Laterne die ganz dicht iſt, oder in welcher man das Licht ganz verborgen halten kann, man nennt ſie auch einen Schlunt oder Schlunsje. ſ. Laterne.

KUMME oder das Becken eines Hafens. ſ. Binnenhafen.

KUMMERTAGE, Kummertage, magere Tage.

Holl. Maagere Daagen, Kommer-Daagen.
Dän. Kummer-Dage, da intet Kiöd gives.
Schw. Bekymmer dagar.
Engl. Banian days.
Franz. Jours maigres.
Ital. Giorni magri.
Span. Dias de penitencia.
Port. Dias magros, ou de jejum.

So heiſſen auf Schiffen die Tage an welchen das Volk kein Fleiſch zu eſſen bekömmt, zum Unterſchied von Hagjetage. ſ. dieſe.

KUNDWACHTER am Boot.

Holl. Kondwagter.
Dän. Kundvægter.

Schw. Kundväktare.
Engl. The boat's guy.
Franz. Hale à bord de la chaloupe.
Ital. Ghia della lancia.
Span. Ghia.
Port. Guia da lancha ou cabo para tirar a lancha ao coſtado.

ſ. die Erklärung unter Baumtau.

KUNDWACHTER der Marsleeſegel. ſ. Bekajer der Marsleeſegel.

KUNDWACHTER.

Holl. Kondwagter, Koutwagter.
Dän. Dux-Hoved.
Schw. Dodkopp, kundväktare.
Engl. Sprit-ſail ſheet-block or dead eye.
Franz. Moque de ſivadiere.
Ital. Bigotta per la ſcotta della civada.
Span. Bigota por la eſcota de la cebadera.
Port. Sapata por a eſcota da cebadeira.

So hieſs vormals ein kleiner Doodshoofd am Bugſpriet, wodurch die Schote der Blinde fuhr, damit ſie nicht ins Waſſer hieng.

KUNTJES. ſ. Stau-Kiele.

Balk-KUNTJES. ſ. Balkkuntjes.

KÜPER.

Holl. Kuiper.
Dän. Skibs-Kiper.
Schw. Kypare.
Engl. Cooper.
Franz. Tonnelier.
Ital. Bottajo.
Span. Tonelero, cubero.
Port. Tanoeiro.

Der Faſsbinder auf einem Schiff, welcher die Fäſſer und Tonnen, Baljen, Pützen und was dahin gehört verfertigt und verſieht. Sowohl auf Kriegsſchiffen als auch auf Grönlandsfahrern und Heringsbüſen ſind Küper nothwendig.

KÜPERSPIKER. ſ. Küper-Spiker.

KURS. ſ. Cours.

Das Ankertau KÜRZEN oder etwas einholen. ſ. Einholen.

KUSEN des Bratſpills. ſ. Kieſen.

KUSEROFNE.

Soll der Name eines japaneſiſchen Fahrzeugs ſeyn, welches zum Wallfiſchfang gebraucht wird.

KÜSSEN.

Holl. Kuſſen.
Dän. Puder.
Schw. Furufyllningar, bolſter eller dynar af gamla täg.
Engl. Bolſters, fir-linings.
Franz. Couſſins.
Ital. Cuſcinetti.
Span. Almohadas.
Port. Almoſadas.

Sind theils Klampen von weichem Holz, die man an ſolche Stellen ſpikert, woran Taue fahren, damit ſie durch Reiben weniger Schaden bekommen. Solche Küſſen liegen vor den Klüſen, vor der Beting, um die Maſten unter den Flechtingen und an andern Stellen. Man hat aber auch Küſſen die von Segeltuch gemacht und ſtark mit Werg ausgeſtopft ſind. Die Engländer legen ſolche inſonderheit um das Auge des Stags hinter dem Maſt, um ſolches vor Schamvielen zu bewahren.

KÜSSEN der Beting.

Holl. Kuſſen van de Beeting.
Dän. Bedings-Puder.
Schw. Betingskalf, Betingsdyna.
Engl. Fir-lining or doubling of the bits.
Franz. Couſſin des bittes.
Ital. Cuſcino delle bitte.
Span. Almohada de las abitas.
Port. Almoſada das habitas.

ſ. die Erklärung unter Beting.

KÜSSEN des Bugſpriets (Fig. 61. a a.).

Holl. Kuſſen van het boegſpriet.
Dän. Forbindingen om inder-Enden af Bougſprydet.
Schw. Dynan under bogſprötet.
Engl. Pillow of the bowſprit.
Franz. Couſſin du beaupré's.
Ital. Cuſcino del copreſſo.
Span. Dragante del baupres.
Port. Páo ou almoſada do pé do gurupes.

ſ. die Erklärung unter Bugſpriet-Maſt.

KÜSTE.

Holl. Kuſt.
Dän. Söekyſt.
Schw. Kuſt.
Engl. Coaſt.
Franz. Côte.
Ital. Coſta.
Span. Coſta.
Port. Coſta.

Eine weite Strecke Landes längſt dem Ufer des Meers. So ſagt man z. B. die Küſte von England, von Frankreich &c. Eine Küſte bey welcher ſich viele Klippen und Bänke befinden, wird eine faule Küſte genannt, zum Unterſchied von geſunde Küſte, bey welcher keine Untiefen und Klippen liegen, ſondern das Fahrwaſſer rein iſt.

KÜSTENBEWAHRER.

Holl. Uitlegger.
Dän. Kyſtbevarer.
Schw. Kuſtbevarare.
Engl. A guarda coſta.
Franz. Vaiſſeau garde-côte.
Ital. Guarda-coſta.
Span. Guarda-coſta.
Port. Guarda-coſta.

Schnell beſegelte Kriegsſchiffe, welche längſt den Küſten kreuzen, theils um ſie gegen die Feinde zu vertheidigen und von Plünderungen der Kaper zu bewahren, theils aber auch den Schleichhandel zu verhindern.

KUTTER.

Holl. Kutter.
Dän. Kutter.
Schw. Kutter.
Engl. Cutter.
Franz. Cutter.
Ital. Balandra, cutter.
Span. Balandra, cutter.
Port. Chalupa, cutter.

Ein Fahrzeug (Fig. 294.), welches beynahe eben ſolche Takelaſche führt als eine Jacht oder Schlupe (Fig. 293.), nur hängt der Maſt etwas hinten über und iſt auch verhältniſsmäſſig höher und führt gröſſere Segel. Das groſſe oder Giekſegel der Kutter kann überdem noch durch einen Brodgewinner vergröſſert werden. Die Bauart der

der Kutter unterſcheidet ſich von der Bauart der Jachten hauptſächlich darin, daſs ſie gröſſer und ſchärfer ſind, auch haben ſie mehr Holl und wenig Obenwerk, aber ſie gehen dabey deſto tiefer ins Waſſer, ſo daſs ſie folglich mehr Segelwerk führen und den Wind beſſer abkneifen können. Wegen ihrer auſſerordentlichen Geſchwindigkeit im Segeln werden ſie in England viel zum Konterbande-Handel gebraucht. Die Regierung hält daher auch Kutter zu Küſtenbewahrern, um dieſe Schleichhändler einzuholen. Letztere führen ungefähr 30 Mann Beſatzung, 6 bis 8 Kanonen und einige Drehbaſſen. Kutter welche in England zur Kauffardey beſtimmt ſind, dürfen nach den Geſetzen nicht ſo hohe Takelaſche führen, als die Küſtenbewahrer, damit ſie dieſen nicht entgehen können.

Die Kutter dienen im Kriege auch zur Kaperey und als Advis-Jachten und Paquet-Böte. In Frankreich und inſonderheit zu Dünkirchen bauet man ſie jetzt ebenfalls.

KUVEINNAGEL. ſ. Koveinnagel.

KYANEMBOLOI und KYANOPRORAI.

ſ. die Erklärung unter Prora.

KYBERNETES.

So hieſs bey den Griechen die Perſohn, welche die Stelle des Schiffers und Steuermanns bekleidete. Derſelbe hatte die Aufſicht über das Schiff und das Volk. Sein Platz war auf dem Hintertheil, um das Steuer zu regieren, und alles geſchahe nach ſeiner Anordnung. Er muſste daher eine genaue Kenntniſs der Schiffahrt haben. Dieſe Kunſt wurde *Kybernetike techne* genannt und beſtand hauptſächlich in folgendem. 1) In dem gehörigen Gebrauch des Steuers und der Segel. 2) In der Kenntniſs der Winde, der Himmelskörper und ihres Laufs und ihrer Würkungen. 3) In der Kenntniſs der Häfen, Klippen, Untiefen, Ströme und anderer auf der See zu bemerkenden Umſtände.

KYKLON TATTEIN.

So hieſs bey den Griechen die Schlachtordnung einer Flotte, wenn die Schiffe in Form eines Cirkels geſtellt waren. Machten ſie aber die Geſtalt eines halben Mondes aus, wovon die Hörner der feindlichen Flotte entgegen gekehrt waren, ſo hieſs ſolche *ſtolos menoeides*. Die Schiffe, welche die Hörner vorſtellten, waren die ſtärkſten und führten die beſten Seeſoldaten. Eben dieſelbe Stellung, aber in umgekehrter Richtung, ſo daſs die Hörner vom Feinde rückwärts gebogen waren, hieſs *Kyrte parataxis*. Die Stellung aber, welche die Figur des Buchſtaben V hatte, wurde *epikampes parataxis* genannt.

KYNOSOURA.

So hieſs bey den Phoniziern der kleine Bär am Himmel, nach welchem ſie ſich bey ihrer Seefahrt richteten. Die griechiſchen Seeleute aber richteten ſich nach dem groſſen Bär, der *helike* genannt wurde.

KYRTE PARATAXIS.

ſ. die Erklärung unter Kyklon tattein.

KYTOS.

So hieſs bey den Griechen, nach dem Bericht des Pollux, ein hohler Platz bey der Pumpe oder eine Art Gewölbe. Derſelbe wurde auch *gaſtra* genannt und beym Herodot *Koile tes neos*. Die Lateiner nannten ihn *teſtudo*. Wahrſcheinlich war dieſer Platz eben daſſelbe, was wir auf unſern Schiffen den Pumpenſood nennen.

MVSEVM BRITAN NICVM

HAMBURG,
gedruckt von Conrad Müller.
1794.